



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 06 lutego 2012 r.

WOOS-II.4200.13.2011.MW

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), a także § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27 stycznia 2011 r. Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S-8 od rejonu węzła „Opacz” na terenie gminy Michałowice (z wyłączeniem tego węzła) do węzła „Paszków” i powiązania z drogą krajową Nr 7 do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 721 w miejscowości Magdalenka (wraz z węzłem „Paszków” i ww. skrzyżowaniem) według wariantu preferowanego przez Inwestora i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S8 Salomea-Wolica na odcinku: węzeł „Opacz” (z wyłączeniem węzła) – „Janki Małe” – „Paszków” (z węzłem), wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 na odcinku węzeł „Janki Małe” – Magdalenka. Trasa powiązana będzie z istniejącą siecią drogową poprzez węzły, a obsługa ruchu lokalnego zostanie zapewniona przez drogi dojazdowe.

Poza ekspresową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itd.).

Projektowany odcinek drogi realizowany będzie na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie przuskowskim, na obszarze gmin: Michałowice, Raszyn i Nadarzyn.

Projektowana droga posiada długość około 14 km.

Analizowany odcinek trasy zaczynać się będzie tuż za węzłem „Opacz”, zlokalizowanym w ciągu planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy (S2). Omawiany odcinek składać się będzie z następujących części stanowiących łącznie całość funkcjonalną:

- nowej drogi ekspresowej S8 (wspólny odcinek obu dróg) na odcinku Opacz – Janki Małe, od km proj. 0+715 do km proj. 6+020, tj. od projektowanego węzła „Opacz” do projektowanego węzła „Janki Małe” na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 8 (ul. Mszczonowską),
- dostosowanego do parametrów drogi ekspresowej fragmentu istniejącej drogi krajowej nr 8 (ul. Mszczonowskiej) na odcinku Paszków – Wolica – Janki Małe ok. km istn. 441+641 do km istn. 445+650 (do km proj. 6+020), tj. od końca projektowanego węzła Paszków na przecięciu z istniejącą drogą nr 721 Paszków-Piaseczno do projektowanego węzła „Janki Małe”,
- nowej drogi klasy GP na odcinku Janki Małe – Sękocin Stary, od km proj. 6+010 do km proj. 7+800, tj. od projektowanego węzła „Janki Małe” do włączenia w istniejący ślad drogi krajowej nr 7 w Sękocinie Starym (Al. Krakowska),
- przebudowanej drogi krajowej nr 7 do parametrów GP od miejscowości Sękocin Stary (ok. km 7+800) do skrzyżowania w Magdalence.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dokonano wariantowania technicznego skrzyżowania drogi krajowej nr 7 oraz drogi wojewódzkiej nr 721 w rejonie miejscowości Magdalence. Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

Do realizacji wskazano wariant preferowany przez Inwestora.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

1.2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1.2.1. Prace stanowiące uciążliwość akustyczną (związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu), prowadzone w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej oraz w granicach terenów stanowiących korytarze migracji zwierząt, czyli w pikietażu planowanych przejść dla zwierząt powiększonym w każdą stronę przejścia (licząc od jego skrajni) o 150 m w przypadku przejść dla średnich zwierząt lub 50 m w przypadku przejść dla małych zwierząt, należy wykonywać w porze dziennej (od 6:00 do 22:00).
- 1.2.2. Park maszynowy i miejsce składowania materiałów / odpadów budowlanych należy zlokalizować na terenie otwartym, przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami płytkiego zalegania wód podziemnych oraz poza obszarami wokół czynnych ujęć wód i obszarami cennymi przyrodniczo, a więc poza: terenami leśnymi i zadrzewionymi, obszarami podmokłymi, rowami melioracyjnymi, dolinami rzek i innych cieków wodnych (od km 2+150 do km 2+400 w dolinie Raszynki; od km 4+700 do km 4+900 przy cieku bez nazwy; od km 441+700 do km 441+900 w dolinie Utraty; od km 444+300 do km 444+400 w rejonie Dopływu spod Sękocina; od km 8+300 do km 8+200 w rejonie Dopływu spod Sękocina), terenami stanowiącymi korytarze migracji zwierząt, poza odcinkami S-8: od km 2+000 do ok. km 2+500 (rejon rezerwatu przyrody „Stawy Raszynskie”) i od km 2+700 do km 3+400 (sąsiedztwo stawów w Michałowicach) oraz od km 441+700 do km 442+100 (sąsiedztwo Stawów w Walendowie).
- 1.2.3. Prace w rejonie cieków powierzchniowych, w szczególności prace polegające na budowie obiektów mostowych, należy prowadzić tak, aby nie dopuścić do zamulenia i zanieczyszczenia (zwłaszcza substancjami ropopochodnymi) wód; należy przewidzieć stosowanie osłon zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń do rzek i rowów melioracyjnych; w miejscach, gdzie budowana trasa przebiega w pobliżu cieków powierzchniowych wskazane jest umocnienie skarp cieków i obsianie ich trawą.
- 1.2.4. Podczas prac związanych z regulacją cieków oraz rowów melioracyjnych należy ograniczyć zaburzenia przepływu i zmętnienie wody w ciekach oraz okres występowania ww. zjawisk poprzez przygotowanie w pierwszej kolejności nowego fragmentu koryta, po którego zabezpieczeniu nastąpi wprowadzenie wody; kształtując nowe koryto należy przyjąć parametry zbliżone do koryta naturalnego na odcinku przekładanym; brzegi nowego koryta należy umocnić np. faszyną z żywymi szczepami wierzby; nowe koryto należy wkomponować w krajobraz

doliny; ewentualne umocnienie dna nowego koryta również należy wykonać z materiałów naturalnych; ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta oraz wierzchnią warstwę gleby wraz z roślinnością zdjętą podczas jego wykonywania, należy wykorzystać do rekultywacji likwidowanego fragmentu koryta rzeki.

1.2.5. W zakresie ochrony zwierząt, w tym płazów:

1.2.5.1. wycinka drzew i krzewów winna odbyć się poza sezonem lęgowym ptaków, a więc od 16 października do końca lutego; przed usunięciem roślinności należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt i zapewnić im możliwość ewakuacji; karpy drzew można odłożyć do wykorzystania przy zagospodarowywaniu przejść dla zwierząt,

1.2.5.2. zdjęcie humusu winno nastąpić na początku sezonu wegetacyjnego (po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy faktu przebudzenia się zwierząt, które mogą zostać uśmiercone podczas zdejmowania humusu); w czasie robót budowlanych należy umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu objętego inwestycją; w przypadku braku możliwości ucieczki zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk, poza rejon objęty inwestycją,

1.2.5.3. podczas prowadzenia prac budowlanych należy zabezpieczyć urządzenia podczyszczające i wykopy tak, aby nie stanowiły one pułapki dla zwierząt (np. poprzez wprowadzenie ogrodzeń z płotków i siatki, pochylni); na etapie budowy wykopy i urządzenia podczyszczające należy poddawać regularnej kontroli na obecność zwierząt, a w razie ich wykrycia dokonać przeniesienia w bezpieczne miejsce; przed realizacją i zasypaniem wykopów należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt i zapewnić im możliwość ucieczki,

1.2.5.4. likwidacji zbiornika wodnego w rejonie węzła „Paszków” i terenów podmokłych należy dokonać we wrześniu, umożliwiając zwierzętom ucieczkę lub w razie konieczności dokonać ich przeniesienia,

1.2.5.5. w miejscach, gdzie prowadzone będą prace związane z zasypywaniem zbiorników oraz w kilometrażach: od km 2+050 do km 2+450 po obu stronach drogi, od km 2+800 do km 3+800 po stronie prawej, od km 4+500 do km 5+100 po stronie prawej, od km 4+600 do km 5+000 po stronie lewej, od km 4+670 do km 4+870 po obu stronach drogi, od km 441+641 do km 443+200 po obu stronach drogi, od km 444+290 do km 444+490 po obu stronach drogi, należy zabezpieczyć teren budowy przed wtargnięciem płazów i innych małych zwierząt,

1.2.5.6. zagłębienia powstające na placu budowy należy bezzwłocznie likwidować, aby nie dopuścić do zalęgania się w nich płazów,

1.2.5.7. likwidacja roślinności przybrzeżnej winna nastąpić poza okresem wegetacyjnym; w trakcie prac ziemnych w obrębie brzegów należy umożliwić ucieczkę fauny lub w razie konieczności dokonać jej przeniesienia,

1.2.5.8. na placu budowy i wzdłuż drogi należy stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe), ograniczające przywabianie owadów; bezzwzględnie należy stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, baz materiałowych i parków maszynowych, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.

1.2.6. Wierzchnia warstwa gleby o grubości 20-30 cm powinna być w całości usunięta z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystana do stworzenia stałej obudowy biologicznej powierzchni przejść dla zwierząt, rowów, terenów zieleni przydrożnej itp.; po zakończeniu prac należy wykonać rekultywację gruntów zajętych czasowo pod inwestycję.

1.2.7. Miejsca składowania ziemi z wykopów archeologicznych należy wyznaczyć poza terenami wartościowymi przyrodniczo wymienionymi punkcie 1.2.2. sentencji niniejszej decyzji.

1.2.8. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy zagwarantować możliwość migracji zwierząt (zachowanie drożności korytarzy):

1.2.8.1. prace związane z budową przejść należy wykonać w miarę możliwości w pierwszej kolejności,

1.2.8.2. przy wylotach przejść należy rozmieścić karpy korzeniowe i głązy uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia; powierzchnia przeznaczona dla zwierząt, w tym dno przepustów dla małych zwierząt i płazów oraz półki, winna być pokryta warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię,

1.2.8.3. corocznie należy dokonywać oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności wygrodzień.

1.2.9. W zakresie zadrzewień i zakrzaczeń:

1.2.9.1. w trakcie prac budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przewidzianych do adaptacji oraz pielęgnację drzew; w zasięgu koron drzew nie należy

- lokalizować zaplecze budowy oraz składować materiałów budowlanych, drogi dojazdowe na plac budowy w miarę możliwości należy prowadzić poza zasięgiem koron drzew,
- 1.2.9.2. należy ograniczyć czas realizacji robót (w tym wykopów) w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów rosnących przy pasie drogowym oraz etapowo, w dostosowaniu do postępu robót ziemnych, wykonywać rekultywację terenu wokół istniejących i nowo posadzonych drzew, obejmującą zasypanie karczowisk, darniowanie i humusowanie przy wykorzystaniu do tego celu zgromadzonej wcześniej ziemi urodzajnej oraz darniny,
- 1.2.9.3. w przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, należy wprowadzić nasadzenia uzupełniające; na etapie eksploatacji inwestycji należy poddawać zieleni stosownym zabiegom pielęgnacyjnym oraz uzupełnieniom pozwalającym na utrzymanie zieleni w stanie właściwym do pełnienia jej funkcji,
- 1.2.9.4. wyklucza się możliwość całkowitego zniszczenia łągu olszowo-jesionowego w wyniku czasowego zajęcia terenu od km 442+850 do km 443+000; zniszczenie może nastąpić tylko w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne dla przebudowy rowu.
- 1.2.10. Inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc wartościowych przyrodniczo wymienionych zgodnie z punktem 1.2.2. sentencji niniejszej decyzji; nadzór przyrodniczy winien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszej decyzji, w tym w szczególności:
- 1.2.10.1. realizację środków minimalizujących dla poszczególnych grup zwierząt,
- 1.2.10.2. realizację korekt cieków i rowów melioracyjnych oraz umocnień brzegów,
- 1.2.10.3. prace związane z przebudową gazociągu wysokiego ciśnienia oraz linii energetycznej (zajęcie terenu, w tym przejazd wzdłuż linii, fundamentowanie),
- 1.2.10.4. ocenę poprawności zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania (prac budowlanych) oraz pielęgnacji,
- 1.2.10.5. realizację archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzór nad terenem prac wykopaliskowych, nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe oraz nad miejscami składowania ziemi z wykopów archeologicznych,
- 1.2.10.6. sporządzenie projektu organizacji prac i placu budowy z uwzględnieniem odpowiednich zabezpieczeń oraz opracowanie szczegółowej metodyki monitoringu,
- 1.2.10.7. rekultywację terenu z uwzględnieniem optymalnych zasad kształtowania krajobrazu i środowiska w otoczeniu drogi,
- 1.2.10.8. konserwację systemu odwadniającego, przejść dla zwierząt oraz kontrolę stanu i szczelności wygradzeń.
- 1.2.11. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu minimalizującego pylenie, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb) w dni słoneczne i wietrzne, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, osłanianie przed działaniem wiatru składowisk materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 1.2.12. Na etapie budowy należy w jak największym stopniu stosować do podbudowy gotowe mieszanki betonu i mas bitumicznych wytworzone poza miejscem realizacji przedsięwzięcia; masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w oponcze ograniczające emisję oparów asfaltu.
- 1.2.13. Zachować czystość wyjazdu z budowy, stosować specjalistyczny sprzęt do czyszczenia nawierzchni, myć koła pojazdów przed opuszczaniem budowy.
- 1.2.14. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód.
- 1.2.15. Należy stosować wysoko sprawne maszyny i narzędzia budowlane możliwie niskooemisyjne i o najkorzystniejszych parametrach akustycznych oraz utrzymywać je w wysokiej sprawności technicznej.
- 1.2.16. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów).

- 1.2.17. Zapleczka budowy wyposażać w pomieszczenia socjalne i sanitariaty, a ścieki bytowe ujmować w szczelne zbiorniki bezodpływowe, okresowo opróżniane przez uprawnione podmioty.
- 1.2.18. Podczas realizacji inwestycji należy dążyć do ograniczania powstawania odpadów u źródła, minimalizować ich ilości, usuwać z miejsc powstawania oraz wykorzystywać lub unieszkodliwiać w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.
- 1.2.19. Odpady, które nie mogą być wykorzystane w obrębie planowanej inwestycji, powinny być selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, a następnie zostać przekazane odpowiednim jednostkom uprawnionym do ich dalszego obrotu.
- 1.2.20. Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.21. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i w miarę możliwości po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom np. do kompostowania.
- 1.2.22. Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie, a zużyte sorbenty traktować jako odpady niebezpieczne i przechowywać, do czasu przekazania do utylizacji, w szczelnych pojemnikach.
- 1.2.23. Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.24. Prace związane z budową i utrzymaniem drogi oraz jej eksploatacją prowadzić tak, aby nie powodować podtopień na terenach sąsiednich.
- 1.2.25. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzać rowami przydrożnymi do projektowanych zbiorników w sposób niepowodujący szkód i podtopień na terenach sąsiednich.
- 1.2.26. Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową drogę, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooŚ:

- 1.3.1. Zabezpieczenia akustyczne należy projektować jako nieprzezroczyste, w szczególności w formie zielonej ściany, skarp i wałów przeciwhałasowych obsadzonych krzewami; w ostateczności mogą to być konstrukcje przezroczyste w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, z naklejonymi pionowymi pasami szerokości 2 cm rozmieszczonymi co 10 cm; w miejscu przejścia trasy przez dolinę rzeki Raszynki (rejon od km 1+800 do km 2+400) należy zaprojektować po lewej stronie drogi (km 1+568 – km 2+206) zabezpieczenia w postaci wałów ziemnych o wysokości 4 m, na których dodatkowo posadowione będą nieprzezroczyste ekrany akustyczne o wysokości 2 m + oktagon oraz po prawej stronie drogi (km 1+562 – km 2+052) nieprzezroczyste ekrany akustyczne o wysokości 6 m + oktagon; bariery ochronne w celu minimalizacji zderzeń z ptakami należy również zastosować po obu stronach Alei Krakowskiej (na wysokości rezerwatu przyrody „Stawy Raszynskie” – realizowane poza okresem lęgowym i według odrębnych przepisów) w postaci ekranów o lekkiej konstrukcji i wysokości 4,5 m, zlokalizowanych tuż przy krawędzi jezdni; ekrany akustyczne należy wkomponować w otaczający teren poprzez obsadzenie roślinnością i zastosowanie naturalnych barw (stonowane odcienie zieleni, brązu, szarości); zaleca się obsadzenie barier pnąciami.
- 1.3.2. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki (retencyjne odparowujące lub infiltracyjne czy też infiltracyjno-retencyjne) zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt; zbiorniki należy wykonać jako obiekty wkomponowane w krajobraz w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt; w przypadku niemożności zachowania ze względów technicznych ww.

odległości zbiorniki należy wykonać jako zbiorniki o łagodnym nachyleniu skarp (w stosunku 1:3 lub łagodniejszym), nieutwardzonych skarpach, dnie nieregularnym wzorowanym na naturalnym kształcie, z niskim ogrodzeniem uniemożliwiającym zasiedlanie zbiorników przez płazy; zbiorniki należy obłożyć naturalnym materiałem, tj. warstwą z ziemi próchnicznej, obsiać trawą i obsadzić krzewami; zbiorniki należy lokować zgodnie z przepisami ustawy Prawo wodne oraz wyposażyć w urządzenia podczyszczające; ciek i rowy melioracyjne przeznaczone do regulacji również należy zaprojektować z uwzględnieniem łagodnego nachylenia skarp brzegowych.

- 1.3.3. Należy zaprojektować następujące przejścia dla zwierząt:
- 1.3.3.1. w około km 2+245 przejście dolne zespolone z rzeką Raszynką dla średnich zwierząt,
- 1.3.3.2. w około km 3+055 przejście dla małych zwierząt o wysokości minimalnej 1 m (zalecana 1,5 m) i szerokości minimalnej 4 m,
- 1.3.3.3. w około km 4+769 przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekami o wysokości minimalnej od półki do spodu konstrukcji przepustu 1,5 m i szerokości minimalnej 2 m,
- 1.3.3.4. w około km 6+875 przejście dla małych zwierząt o wysokości minimalnej 1,5 m i szerokości minimalnej 3 m,
- 1.3.3.5. w około km 441+860 przejście dla zwierząt małych zespolone z rzeką Utrata,
- 1.3.3.6. w około km 442+970 przejście dolne zespolone z ciekami dla średnich zwierząt,
- 1.3.3.7. w około km 444+390 przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekami Struga Sękocińska o wysokości minimalnej od półki do spodu konstrukcji przepustu 1,5 m i szerokości minimalnej 3,5 m,
- 1.3.3.8. w około km 1+273 (km DW 721) przejście dla małych zwierząt o wysokości minimalnej od półki do spodu konstrukcji przepustu 1,5 m i szerokości minimalnej 2 m,
- 1.3.3.9. w około km 9+400 (km DK7) przejście dla średnich zwierząt o wysokości minimalnej 3,5 m.
- 1.3.4. Projektowane przejścia dla zwierząt winny posiadać minimalne parametry istotne z punktu widzenia ich funkcjonalności i skuteczności; i tak:
- 1.3.4.1. w przypadku projektowanych przejść dolnych zespolonych z ciekami dla zwierząt średnich, obiektem mostowym należy objąć możliwie najszersze światło doliny, w tym brzożę położone powyżej poziomu zalewania; szerokość minimalna przejścia winna wynosić 2 x szerokość koryta rzeki, wysokość minimalna 3,5 m; powierzchnia przeznaczona dla zwierząt powinna mieć zachowaną naturalną pokrywą roślinną lub odtworzoną z uwzględnieniem odpowiednich warunków siedliskowych,
- 1.3.4.2. przejścia dolne zespolone z ciekami dla zwierząt małych winny posiadać przekrój prostokątny lub eliptyczny i być wyposażone w obustronne pasy suchego terenu (półki ziemne), stanowiące wydzieloną część dla ruchu zwierząt; półki winny być wyniesione powyżej poziomu wody średniej i posiadać szerokość minimalną 2 x szerokość koryta cieku, ale nie mniejszą niż 1 m; pokrywa wierzchnia półek winna być wykonana z ziemi lub ubitej gliny, w szczególnych przypadkach dopuszcza się możliwość montowania do bocznych ścian przepustu podwieszonych półek betonowych lub drewnianych o szerokości co najmniej 50 cm; półki muszą być prowadzone równolegle do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów przepustu,
- 1.3.4.3. przy realizacji przejść zespolonych z ciekami koryta cieku winno pozostać w naturalnym przebiegu; wszelkie regulacje, zmiany przebiegu i umocnienia (ubezpieczenia) skarp należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla konstrukcji, z możliwie maksymalnym wykorzystaniem metod przyjaznych dla zwierząt; koryta cieków wodnych powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, nachylenie koryt cieków powinno być możliwie najmniejsze; w przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej strefę dojazdu do przejścia,
- 1.3.4.4. przejścia przez doliny rzeczne należy zaprojektować tak, by nie spowodowały zwężenia dolin i umożliwiały swobodną migrację zwierząt; parametry przejść dla zwierząt winny uwzględniać współczynnik ciasnoty przewidziany dla poszczególnych typów przejść, a w przypadku przejść usytuowanych na ciekach wodnych również dobraną do danej grupy zwierząt szerokość przejścia po obu stronach cieku,
- 1.3.4.5. w przypadku przejść dla średnich zwierząt na długości co najmniej 50 m od krawędzi przejścia (w każdym kierunku) należy zastosować obustronne osłony (ekrany) antyolśnieniowe o minimalnej wysokości równej wysokości ogrodzeń ochronnych,

- 1.3.4.6. w przypadku przejść dolnych należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); należy ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itd. położonych na powierzchni i przy wylotach przejść dla zwierząt; skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, osłaniając ww.,
- 1.3.4.7. umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić (w sytuacjach koniecznych) z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach, (co najmniej 10 x 10 cm) umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności,
- 1.3.4.8. w przypadku, gdy strefę dojścia do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe powinny być one skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej całą strefę dojścia do przejść średnich lub co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt (w każdym kierunku); w przypadku braku możliwości skanalizowania rowów ich skarpy należy zaprojektować o nachyleniu mniejszym niż 1:3,
- 1.3.4.9. na wysokości przejść dla zwierząt przewidzianych do realizacji w miejscach przecięcia się trasy ze zdiagnozowanymi szlakami migracji ssaków i płazów, niweletę planowanych dróg sąsiadujących z trasą należy zaprojektować na poziomie otaczającego ją terenu; jeżeli nie ma takiej możliwości na drogach równoległych należy przewidzieć ewentualną budowę odpowiednich dla danej grupy zwierząt przejść, w tym zastosowanie szczelnych płotków naprowadzających zwierzęta na przejścia zlokalizowane na tej samej wysokości pod trasą i drogą sąsiednią; drogi prowadzone w sąsiedztwie przejść dolnych dla średnich zwierząt muszą posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnodziarnistymi kruszywami naturalnymi na odcinku co najmniej 100 m od osi obiektu w każdym kierunku,
- 1.3.5. Należy zaprojektować na całej długości trasy (z wyjątkiem stref podejść do poprzecznych przejść dla zwierząt) ogrodzenie z siatki metalowej, które winno obejmować również zbiorniki retencyjne; ogrodzeń z siatki nie należy stosować w miejscu występowania ekranów akustycznych; ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków; wysokość siatki ponad gruntem winna wynosić 2,2 m, minimalne zagłębienie siatki w gruncie winno wynosić 0,3 m, siatka powinna mieć oczka wielkości: w strefie od 0,0 m do 0,5 m ponad gruntem: 2,5 x 1,5 cm, w strefie od 0,5 m do 1,2 m ponad gruntem: 5 cm x 15 cm, w strefie od 1,2 m do 2,2 m ponad gruntem: 15 cm x 15 cm; należy wykonać solidne fundamentowanie słupów zapewniające możliwość silnego naciągu siatki oraz zapewniające stabilność pionową konstrukcji; rozstaw słupów nie powinien przekraczać 300 cm.
- 1.3.6. Na odcinkach drogi o podwyższonym ryzyku kolizji z udziałem małych zwierząt (w tym płazów), a więc od km 2+050 do km 2+450 po obu stronach drogi, od km 2+800 do km 3+800 po stronie prawej, od km 4+500 do km 5+100 po stronie prawej, od km 4+600 do km 5+000 po stronie lewej, od km 4+670 do km 4+870 po obu stronach drogi, od km 441+641 do km 443+200 po obu stronach drogi, od km 444+290 do km 444+490 po obu stronach drogi, oraz na długości 100 m od osi wszystkich przejść dla zwierząt (licząc w każdą stronę), konieczna jest budowa dodatkowych ogrodzeń ochronno – naprowadzających o wysokości do 50 cm w postaci pełnych płyt polimerowych lub siatek o oczkach wielkości 0,5 cm x 0,5 cm, trwale powiązanych z ogrodzeniem; ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad czołem przepustu; ogrodzenia dla płazów należy wyposażać w liczącą 10 cm wysokości przewieszkę; płyty lub siatka muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwione.
- 1.3.7. W zakresie projektu zieleni:
- 1.3.7.1. należy zaprojektować rządowe nasadzenia izolacyjne w formie pasów zwartej zieleni wysokiej o szerokości co najmniej 8 m z obu stron drogi oraz grupowe nasadzenia uzupełniające o funkcji przyrodniczo – krajobrazowej; nasadzenia należy wykonać z użyciem gatunków rodzimych odpornych na zanieczyszczenia drogowe z dostosowaniem do warunków siedliskowych; na terenach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni należy wykluczyć nasadzenia gatunków atrakcyjnych dla ptaków pod względem żerowania,
- 1.3.7.2. w projekcie budowlanym należy uwzględnić konieczność wykonania po lewej stronie trasy S8 dolesienia uzupełniającego kompleks leśny Las Sękociński; dolesienia należy wykonać na

- odcinku od km 442+650 do km 442+800 na długości min. 100 m licząc od ściany lasu, z gatunków rodzimych właściwych dla danego siedliska; nowo zalesiony teren należy (w miarę możliwości) przekazać w nadzór właściwemu terenowo nadleśnictwu,
- 1.3.7.3. do nowych nasadzeń należy maksymalnie wykorzystać drzewa i krzewy przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z inwestycją; w celu przyspieszenia prac przesadzeniowych i uniknięcia przesuszenia brył korzeniowych zaleca się przyjęcie mechanicznego sposobu przesadzania za pomocą specjalistycznych przesadzarek,
- 1.3.7.4. w przypadku, gdy wokół drzew zakwalifikowanych do pozostawienia projektowany teren będzie podniesiony w stosunku do istniejącego o więcej niż 30 cm, należy zaprojektować odpowiednią warstwę drenażowo-napowietrzającą wokół drzewa,
- 1.3.7.5. nasadzenia wzdłuż trasy winny płynnie łączyć się z nasadzeniami w rejonie przejść dla zwierząt; w przypadku przejść dla średnich zwierząt należy wprowadzić nasadzenia rzędowe wzdłuż ogrodzeń ochronnych i ekranów antyolśnieniowych łączących się z czołem przejść dolnych (na długości co najmniej 100 m od skrajni obiektu), ww. nasadzenia winny tworzyć w obszarze dojść do przejść ciągle lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia,
- 1.3.7.6. nasadzenia drzew w rejonie przejść dla zwierząt średnich należy wykonywać przy wykorzystaniu starszych egzemplarzy drzew liściastych tak, aby najniższe gałęzie były na wysokości około 2 m, dodatkowo ich pień należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. poprzez zastosowanie osłon z siatki),
- 1.3.7.7. w rejonie przejść dla zwierząt należy zaprojektować zwartą roślinność maskującą obiekty budowlane i poprawiającą warunki ruchu migracyjnego zwierząt, w tym wprowadzić: luźne zadrzewienia w strefach dojścia do przejścia, zwartą roślinność krzewiastą przy skrajach przejścia,
- 1.3.7.8. należy zagospodarować powierzchnię przejść dla średnich zwierząt poprzez: wprowadzenie trawiastej pokrywy roślinnej oraz nasadzeń z krzewów (jeśli pozwalają na to warunki świetlne); nasadzenia w formie kępowej (po kilka – kilkanaście sztuk); nasadzenia w sąsiedztwie przyczółków w formie krótkich pasów (większych niż 15 m); należy dopuścić i wspierać spontaniczną ekspansję roślinności.
- 1.3.8. Wykonać ekrany akustyczne i wały ziemne minimalizujące oddziaływaniem hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawioną niżej lokalizacją i o odpowiednich parametrach:

Nr	Km początku	Km końca	Długość [m]	Strona (lokalizacja zgodna z rosnącym kilometrażem)	Wysokość ekranu [m]	Typ
1-SW	0+712	1+051	339	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
2-SW	0+700	0+907	207	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
3-SW	0+907	1+050	143	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
4-SW	1+065	1+427	362	Prawa – S7 JP	4	wał ziemny
5-SW	1+063	2+210	1147	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
6-SW	1+202	1+562	360	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
7-SW	1+562	1+568	6	Lewa – S7 JP	1	ekran pochłaniający
8-SW	1+568	2+206	638	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
9-SW	1+427	1+562	135	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
10-SW	1+562	1+568	6	Prawa – S7 JP	1	ekran pochłaniający
11-SW	1+568	2+052	484	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
12-SW	2+052	2+196	144	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
12a-SW	2+204	2+605	401	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
13-SW	2+197	2+336	139	Lewa – S7 JP	4,5	ekran pochłaniający
14-SW	2+356	2+611	255	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny

15-SW	2+622	3+794	1172	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
16-SW	2+622	3+280	658	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
17-SW	3+810	3+854	44	Lewa – S7 JP	4	wał ziemny
18-SW	2+620	2+787	167	Prawa – S7 JP	5	ekran pochłaniający
19-SW	3+062	3+331	269	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
20-SW	3+327	3+415	88	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
21-SW	3+415	3+421	6	Prawa – S7 JP	4	ekran pochłaniający
22-SW	3+421	3+813	392	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
23-SW	0+774	0+954	180	Lewa – ul. Sokołowska	5+brama (szt. 2)	odbijający (przezroczysty)
24-SW	0+417	0+628	211	Prawa Lewa – ul. Sokołowska	6	odbijający (przezroczysty)
25-SW	3+992	4+265	273	Prawa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
26-SW	3+910	4+270	489	Prawa – S7 JP	4	wał ziemny
27-SW	3+987	446+711	901	Lewa – S7 JP Prawa – S8 JL	4	wał ziemny
28-SW	3+987	4+449	462	Lewa – S7 JP	2+oktagon	ekran pochłaniający
29-SW	4+265	4+393	128	Prawa – S7 JP	6	ekran pochłaniający
30-SW	446+109	446+716	607	Prawa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
31-SW	446+096	446+109	13	Prawa – S8 JL	4	ekran pochłaniający
32-SW	0+620	446+096	471	Prawa – ul. Mszczonowska Prawa – S8 JL	5+oktagon	ekran pochłaniający
33-SW	5+508	5+958	450	Prawa – S7 JP	5	odbijający (przezroczysty)
34-SW	5+836	6+190	349	Lewa – S7 JL	5+oktagon	odbijający (przezroczysty)
35-SW	7+091	7+625	534	Lewa – S7 JP	5	odbijający (przezroczysty)
36-SW	7+438	7+798	360	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
37-SW	7+798	7+804	6	Prawa – S7 JP	4	odbijający (przezroczysty)
38-SW	7+804	7+999	195	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
39-SW	7+999	8+498	499	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
40-SW	8+498	8+834	336	Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
41-SW	8+834	8+842	8	Prawa – S7 JP	4	odbijający (przezroczysty)
42-SW	0+385	0+489	104	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
42a-SW	8+842	8+857	15	Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
43-SW	0+506	0+561	55	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
44-SW	7+625	7+799	174	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
45-SW	7+799	7+805	6	Lewa – S7 JP	4	ekran pochłaniający
46-SW	7+805	8+088	283	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
47-SW	8+088	8+304	216	Lewa – S7 JP	6+oktagon	odbijający

						(przezroczysty)
48-SW	8+304	8+834	530	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
49-SW	8+834	8+842	8	Lewa – S7 JP	4	ekran pochłaniający
50-SW	0+175	0+312	137	Prawa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
50b-SW	8+842	8+857	15	Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
51-SW	0+001	0+094	93	Prawa – DW 721	5	ekran pochłaniający
51a-SW	-0+046	-0+012	34	Prawa – DW 721	5	ekran pochłaniający
52-SW	0+500	0+563	63	Lewa – DW 721	6+oktagon	ekran pochłaniający
53-SW	0+490	9+301	506	Lewa – DW 721 Prawa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
54-SW	0+455	9+217	445	Lewa – DW 721 Lewa – S7 JP	6	ekran pochłaniający
55-SW	0+335	0+620	285	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
56-SW	0+333	6+439	955	Lewa – ul. Mszczonowska Lewa – S7 JP	6+oktagon	ekran pochłaniający
57-SW	0+000	0+294	294	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
58-SW	0+045	0+297	252	Lewa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
59-SW	0+012	0+031	19	Lewa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	ekran pochłaniający
60-SW	445+380	445+858	480	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
61-SW	1+000	1+442	442	Prawa – ul. Mszczonowska	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
62-SW	445+175	6+457	715	Prawa – S8 JL Prawa – S7 JP	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
63-SW	444+849	444+980	131	Lewa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
64-SW	444+826	444+925	99	Prawa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
65-SW	444+835	444+849	14	Lewa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
66-SW	444+812	444+826	14	Prawa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
67-SW	444+506	444+835	333	Lewa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
68-SW	444+506	444+812	306	Prawa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
69-SW	444+500	444+506	6	Lewa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
70-SW	444+500	444+506	6	Prawa – S8 JL	4	odbijający (przezroczysty)
71-SW	443+535	444+500	965	Lewa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
72-SW	443+668	444+500	832	Prawa – S8 JL	6+oktagon	odbijający (przezroczysty)
73-SW	443+535	443+662	127	Prawa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
74-SW	443+306	443+523	217	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający
75-SW	442+994	443+295	301	Lewa – S8 JL	6+oktagon	ekran pochłaniający

76-SW	0+000	0+181	181	Prawa – DW 721	4+brama	ekran pochłaniający
-------	-------	-------	-----	----------------	---------	---------------------

- 1.3.9. Zaprojektować system odwadniający planowaną trasę i podczyszczający spływy opadowe z jezdni, który w zależności od warunków terenowych opiera się na trawiastych rowach przydrożnych, szczelnej kanalizacji deszczowej, zbiornikach retencyjnych podziemnych i otwartych, z zastosowaniem osadników i separatorów.
- 1.3.10. Zastosować zbiorniki retencyjne:
- 1.3.10.1. ziemne otwarte w następujących lokalizacjach:
- 1.3.10.1.1. ZR-2 w km 2+150 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.2. ZR-3 w km 2+310 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.3. ZR-4 w km 4+700 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.4. ZR-5 w km 4+900 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.5. ZR-6 w km 4+850 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.6. ZR-7 w km 444+400 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.7. ZR-8 w km 444+330 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.1.8. ZR-9 w km 442+850 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.9. ZR-10 w km 442+130 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.10. ZR-12 w km 8+380 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.11. ZR-13 w km 8+230 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.12. ZR-15 w km 8+780 (strona lewa drogi),
- 1.3.10.1.13. ZR-16 w km 8+850 (strona prawa drogi),
- 1.3.10.2. podziemne w następujących lokalizacjach:
- 1.3.10.2.1. ZR-11 w km 442+200 (0+870 DW 721 po lewej stronie drogi),
- 1.3.10.2.2. ZR-14 w km 442+200 (0+350 DW 721 po lewej stronie drogi).
- 1.3.11. Zastosować na wylotach do odbiorników zamknięcia (zasuwy).

2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych:

- 2.1. W zakresie oceny elementów przyrody - trzyletni monitoring (licząc od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania), którego wyniki należy przysyłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie każdorazowo w postaci rocznego raportu nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego, tj. monitoring przejść, w tym określenie: gatunków zwierząt obserwowanych na przejściach i w ich bezpośrednim otoczeniu, intensywności wykorzystywania przejść przez zwierzęta, aktywności ludzi na przejściach, z komentarzem, oceną i zaleceniami.
- 2.2. Metodyka monitoringu musi być dostosowana do przyjętego zakresu merytorycznego. W przypadku przejść dla średnich zwierząt zaleca się wykorzystanie metody (przynajmniej dwóch z poniżej podanych): identyfikacji tropów zwierząt na piaszczystych pasach (rynnach), identyfikacji tropów zwierząt na całej powierzchni przejścia, identyfikacji odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni przejścia, rejestracji obecności zwierząt na powierzchni przejścia z wykorzystaniem foto-pułapek lub kamer video; dodatkowo należy prowadzić rejestrację obecności zwierząt lub identyfikację tropów, odchodów i śladów ich żerowania w sąsiedztwie przejścia – w promieniu min. 100 m; w przypadku przejść dla płazów zaleca się wykorzystanie następujących metod: bezpośrednie obserwacje migrujących osobników, rejestracja obecności zwierząt na powierzchni przejścia z wykorzystaniem foto-pułapek lub kamer video, identyfikacja tropów zwierząt na piaszczystych pasach (rynnach).
- 2.3. Monitoring hałasu na najbardziej narażonych oddziaływaniem przedsięwzięcia obszarach podlegających ochronie akustycznej (w szczególności w miejscach wskazanych w pkt 4.2.1. sentencji decyzji), jak również należy wprowadzić monitoring w zakresie gospodarki ściekowej (okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).

3. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooŚ.

4. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

- 4.1. W zakresie przyrody - w zakresie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych; analiza powinna uwzględniać wyniki monitoringu przyrodniczego, działania podjęte w stosunku do gatunków zwierząt zidentyfikowanych podczas prowadzenia prac; powyższe dane należy przeanalizować w kontekście ewentualnej konieczności realizacji dodatkowych zabezpieczeń na drogach sąsiadujących z inwestycją; jej wyniki winny być przedstawione w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.
- 4.2. W zakresie poziomu hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza i wód powierzchniowych, w formie pomiarów kontrolnych wykonywanych w terminie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko.
- 4.2.1. W zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać pomiary akustycznych oddziaływań obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi podlegające ochronie akustycznej.
Kontrolne pomiary hałasu wykonać na etapie analizy porealizacyjnej w następujących punktach:

Numer punktu pomiarowego	Kilometraż	Strona droga
PDH-1	0+725	Prawa
PDH-2	0+800	Lewa
PDH-3	1+500	Lewa
PDH-4	1+690	Prawa
PDH-5	1+700	Lewa
PDH-6	2+665	Lewa
PDH-7	3+350	Prawa
PDH-8	3+800	Prawa
PDH-9	4+190	Lewa
PDH-10	5+180	Lewa
PDH-11	7+600	Prawa
PDH-12	7+890	Prawa
PDH-13	8+050	Lewa
PDH-14	8+320	Prawa
PDH-15	9+020	Prawa
PDH-16	0+340	Lewa
PDH-17	0+375	Prawa
PDH-18	0+775	Lewa
PDH-19	445+400	Lewa
PDH-20	445+310	Prawa
PDH-21	444+645	Lewa
PDH-22	444+635	Prawa
PDH-23	444+170	Lewa
PDH-24	444+135	Prawa
PDH-25	443+800	Prawa

- 4.2.2. Opracowana analiza porealizacyjna powinna obejmować pomiary kontrolne w zakresie zanieczyszczeń powietrza – wykonane w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji w rejonie zabudowy mieszkalnej.
Kontrolne pomiary powietrza wykonać na etapie analizy porealizacyjnej w następujących punktach:

Numer punktu pomiarowego	Kilometraż	Strona drogi
PPP-1	0+800	Lewa

PPP-2	1+710	Lewa
PPP-3	2+660	Lewa
PPP-4	3+750	Lewa
PPP-5	6+110	Lewa
PPP-6	444+730	Lewa
PPP-7	7+330	Lewa
PPP-8	ok. 8+200	Lewa

4.2.3. W zakresie zanieczyszczeń wód powierzchniowych oraz oceny skuteczności zastosowanych środków ochronnych należy przeprowadzić pomiary jakości wód opadowych, odprowadzanych z powierzchni inwestycji, na ich wylocie do naturalnych odbiorników; w przypadku stwierdzenia przekroczeń obowiązujących norm, zastosować dodatkowe środki w celach efektywniejszego podczyszczania ścieków opadowych.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. Przy stwierdzeniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

5. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 27 stycznia 2011 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Pana Stanisława Dmuchańskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – z dnia 27 stycznia 2011 r. (znak: GDDKiA-O/Wa-P.2.1.d/400/12/2011) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S-8 od rejonu węzła „Opacz” na terenie gminy Michałowice (z wyłączeniem tego węzła) do węzła „Paszków” i powiązania z drogą krajową Nr 7 do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 721 w miejscowości Magdalenka (wraz z węzłem „Paszków” i ww. skrzyżowaniem).

Rodzaj inwestycji i fakt zakwalifikowania jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko potwierdziły – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy o oś – właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w przedmiotowej sprawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z późniejszymi zmianami (m.in. aneksem 1, aneksem 2),
- poświadczony kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- pełnomocnictwa,

a także uzyskano wymaganą zgodnie z:

- art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 6 czerwca 2011 r., znak: ZNS.7123-661-1/11.PN, którą organ ten podtrzymał:
 - pismem z dnia 7 lipca 2011 r., znak: ZNS.7123p-661-2/11.PN z zastrzeżeniem uwzględnienia

zmian dotyczących zabezpieczeń akustycznych, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,

- pismem z dnia 9 listopada 2011 r., znak: ZNS.7123p-661-3/11.PN z zastrzeżeniem uwzględnienia zmian dotyczących zabezpieczeń akustycznych, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,
- pismem z dnia 13 stycznia 2012 r., znak: ZNS.7123p-661-4/11.PN, z zastrzeżeniem uwzględnienia zmian dotyczących zabezpieczeń akustycznych, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę zaktualizowanego załącznika graficznego nr 6 – lokalizacja urządzeń chroniących środowisko oraz punktów analizy porealizacyjnej – do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wzmiankowana opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zawiera uwagi na temat koniecznych do spełnienia w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymagań higienicznych i sanitarnych. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt 1.2.1., 1.2.2., 1.2.14., 1.2.15., 1.3.8., 2.3., 4.2.1., 4.2.2. sentencji decyzji. Organ nie uwzględnił warunku mówiącego o potrzebie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji na etapie projektu budowlanego, gdyż na podstawie zebranego materiału dowodowego ostatecznie rozszadził o braku potrzeby przeprowadzenia takiej procedury w świetle uwarunkowań przedstawionych w dalszej części uzasadnienia, dotyczącej tego zagadnienia.

Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu wraz z uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił wszystkie ww. ustalenia zawarte w raporcie i określił na ich podstawie:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji decyzji),
2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2. sentencji decyzji),
3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3. sentencji decyzji),
4. konieczność przeprowadzenia badań monitoringowych w wybranym zakresie (pkt 2. sentencji decyzji),
5. konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w wybranym zakresie (pkt 4. sentencji decyzji).

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego, zgodnie z którymi wystosowane środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny. Charakteryzować się będzie dużą dynamiką zmian, jednak będą one miały charakter odwracalny, nie kumulujący się w środowisku i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, Inwestor został zobowiązany do tego, by zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej (pkt 1.2.2. sentencji decyzji), a prace w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej prowadzić poza porą nocną (pkt 1.2.1. sentencji decyzji) przy użyciu wysokosprawnych maszyn i narzędzi budowlanych możliwie niskoemisyjnych, o najkorzystniejszych parametrach akustycznych (pkt 1.2.15. sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko, warunki życia i zdrowie ludzi, należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie

pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów) (pkt 1.2.16. sentencji decyzji).

W otoczeniu projektowanej drogi występują tereny upraw rolnych, lasy, obszary z zabudową mieszkaniowo-usługową, zabudową jednorodziną oraz obszary specjalnego przeznaczenia, takie jak: przedszkola i szkoły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) tereny upraw rolnych i lasy nie wymagają ochrony przed hałasem, zaś dla pozostałych terenów dopuszczalne poziomy hałasu równoważnego według stałej korekcyjnej A wynoszą:

1. W dzień:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego: 60 dB,
- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży: 55 dB.

2. W nocy:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, terenów zabudowy zagrodowej, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów zabudowy związanej ze stałym pobytem dzieci i młodzieży: 50 dB.

Eksploatacja planowanej drogi będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla lat 2013 i 2025 z uwzględnieniem lokalizacji drogi oraz ukształtowania terenu i zabudowy wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, wobec czego zaproponowano zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych i wałów ziemnych.

Według prognozy przedstawionej w raporcie oceny oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych, na terenach wokół istniejącej drogi należy spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu hałasu w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zabezpieczeń akustycznych.

W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych i wałów ziemnych, wymienionych w pkt. 1.3.8 sentencji decyzji.

Przystawione w raporcie o ocenie prognozy oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji wykazały, że w niektórych przypadkach nie ma możliwości dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jak również w Publicznym Przedszkolu w Wolicy zlokalizowanym w km 445+150 po stronie prawej, mimo zastosowanych zaproponowanych środków ochronnych.

W związku z powyższym, dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4.2., 4.2.1. sentencji decyzji), wyniki której umożliwią niezbędną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także umożliwienia ewentualnego zaprojektowania i wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia.

W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt 2.3. sentencji decyzji).

W celu rozstrzygnięcia kwestii dotyczącej zbadania, czy mieszkańcy gminy Lesznówola powinni mieć prawo do uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony, organ uznał za konieczne uzupełnienie raportu

oś o ocenę oddziaływań skumulowanych planowanej inwestycji z drogą wojewódzką 721.

W analizie oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu zawartych w przesłanej przez Inwestora dokumentacji (aneks 2) przedstawiono modelowanie hałasu przeprowadzone dla roku 2025, czyli dla okresu w którym, można przyjąć, że obie inwestycje będą już funkcjonowały. Analizy wykonano dla sytuacji bez ekranów i z ekranami. Maksymalny zasięg oddziaływania, w którym widoczny jest jeszcze wpływ DK7, sięga maksymalnie 500 m od osi tej drogi. Dalej, w kierunku granicy gminy Lesznowola klimat akustyczny kształtuje już tylko nowy przebieg drogi wojewódzkiej 721. Oddziaływanie skumulowane obu inwestycji nie wkracza zatem na obszar gminy Lesznowola. W związku z powyższym mieszkańcy gminy Lesznowola nie zostali uznani przez organ za stronę postępowania i zgodnie z tym nie byli informowani o czynnościach podejmowanych przez Regionalnego Dyrektora.

Na etapie realizacji, w otoczeniu projektowanej drogi wystąpią wibracje związane z przemieszczaniem mas ziemnych (budowa nasypów, tworzenie wykopów), ruchem ciężkich pojazdów samochodowych, wykonywaniem pali pod obiekty mostowe, o parametrach trudnych do sprecyzowania ilościowego. Na podstawie danych literaturowych orientacyjny zasięg szkodliwych oddziaływań dynamicznych w przypadku walców wibracyjnych wynosi ok. 20 m, ale w zależności od czynników takich jak np. rodzaj i typ walca oraz parametry jego pracy czy sztywność zagęszczanej warstwy, może dochodzić do ok. 60 m. Na analizowanym odcinku inwestycji przewiduje się, w związku ze skalą prac, możliwość wystąpienia negatywnego działania w zakresie drgań względem budynków zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 50 m od krawędzi dróg głównych oraz 20 m od przekładanych dróg, łącznic i budowanych wiaduktów. Analizy wykazały, że w zasięgu możliwych niekorzystnych oddziaływań w zakresie drgań może znaleźć się ok. 200 budynków. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem pracy ciężkiego sprzętu w rejonie budynków.

Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie oś, opierając się na badaniach przeprowadzonych dla innych inwestycji o zbliżonych parametrach można stwierdzić, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie drgań na etapie jego funkcjonowania.

Emisja energii elektromagnetycznej do środowiska z przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z oddziaływaniem linii elektroenergetycznych, przewidywanych do przebudowy, w tym zwłaszcza napowietrznych linii o napięciu do 220 kV. Oddziaływanie to zakwalifikowano jako mało istotne, gdyż przy standardowo przyjmowanych wysokościach słupów, pola elektryczne wytwarzane przez te linie nie będą stwarzać zagrożenia dla zabudowy mieszkaniowej, tzn. składowa elektryczna elektromagnetycznego promieniowania niejonizującego nie będzie przekraczała wartości dopuszczalnej 1 kV/m określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. z 2003 r. nr 192 poz. 1883).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów, wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Dodatkowo podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić zjawisko pylenia.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania ww. czynników na tereny pozostające w najbliższym otoczeniu, w trakcie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez, m. in. zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb) w dni słoneczne i wietrzne, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 1.2.11. sentencji decyzji). Konieczne jest także zachowanie czystości wyjazdu z budowy, stosowanie specjalistycznego sprzętu do czyszczenia nawierzchni oraz mycie kół pojazdów przed opuszczeniem budowy (pkt 1.2.13. sentencji decyzji). W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza Inwestor jest zobowiązany do stosowania sprzętu, o którym mowa w pkt. 1.2.15 sentencji decyzji. Inwestor ma obowiązek w jak największym stopniu stosować do podbudowy gotowe mieszanki betonu i mas bitumicznych wytworzone poza miejscem realizacji przedsięwzięcia, a masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi

w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu (pkt 1.2.12. sentencji decyzji).

Emisja substancji zanieczyszczających powietrze w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ponadto spełnienie przez Inwestora nałożonych na niego warunków sprawi, że uciążliwości te zostaną zminimalizowane.

W trakcie eksploatacji projektowanej drogi będą powstawać zanieczyszczenia komunikacyjne spowodowane ruchem pojazdów. Przedstawione w raporcie wyniki analiz sugerują możliwość ewentualnego wystąpienia minimalnych przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczenia powietrza dla NO₂ w niewielkiej odległości od granicy pasa drogowego w roku 2013 i 2025 na odcinku od km 443+230 do km 443+500. Na pozostałym odcinku trasy nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na obszarze poza pasem drogowym w związku z eksploatacją drogi i tym samym eksploatacja ta nie będzie wpływać na pogorszenie stanu sanitarnego powietrza na terenach przyległych.

Określenie faktycznego oddziaływania związanego z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza, z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji, nastąpi po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. 4.2. i 4.2.2. sentencji decyzji, w trakcie której zostaną wykonane pomiary zanieczyszczenia powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi, w rejonie zabudowy mieszkalnej. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, Inwestor zostanie zobowiązany podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z pracami budowlanymi o szerokim zakresie. Dodatkowo na etapie eksploatacji wody deszczowe z powierzchni utwardzonych będą stanowiły potencjalne niebezpieczeństwo dla wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze funkcjonowania drogi. Stąd istotne jest, by Inwestor zastosował odpowiednie środki przeciwdziałania oraz zapobiegania potencjalnym zagrożeniom dla środowiska gruntowo-wodnego.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie rozbudowywanej drogi Inwestor został zobowiązany do zastosowania odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych, zgodnie z którymi zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód (pkt 1.2.14. sentencji decyzji). Dodatkowo Inwestor będzie używać sprzętu sprawnego technicznie (pkt 1.2.15. sentencji decyzji).

Ponadto zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zostaną zlokalizowane na terenie przekształconym antropogenicznie, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami płytkiego zalegania wód podziemnych oraz poza obszarami wokół czynnych ujęć wód (pkt 1.2.2. sentencji decyzji). Warunkiem w pkt. 1.2.22. sentencji decyzji organ wskazał jakie kroki należy podjąć w wypadku wystąpienia zanieczyszczenia gleby substancjami niebezpiecznymi. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, jej zaplecze zostanie wyposażone w pomieszczenia sanitarne i socjalne. Ścieki sanitarne będą natomiast gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone odpowiednimi pojazdami do najbliższej oczyszczalni ścieków (pkt 1.2.17. sentencji decyzji).

Na etapie eksploatacji inwestycji, w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej i wprowadzenia do systemu odwodnieniowego substancji niebezpiecznych, Inwestora zobowiązano do zastosowania zasuw zamykających odpływ na wylotach systemu odwadniającego do naturalnych odbiorników (pkt 1.3.11. sentencji decyzji). Dzięki temu zminimalizowane będzie niebezpieczeństwo przedostania się szkodliwych związków do wód powierzchniowych.

W celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi z wybudowanej trasy i awaryjnymi spływami toksycznych płynów, przedmiotowa inwestycja wymaga zaprojektowania i wykonania systemu urządzeń zbierających i podczyszczających ścieki opadowe z powierzchni drogi według zaleceń w pkt. 1.3.9. sentencji decyzji. Prace wykonywane w czasie budowy drogi, jak również jej

eksploatacja nie mogą doprowadzić do długotrwałej zmiany stosunków wodnych i powstawania podtopień (pkt 1.2.24., 1.2.25. sentencji decyzji).

Zbiorniki retencyjne wykonane w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji mają na celu m.in. ograniczanie maksymalnych przepływów do zewnętrznej sieci hydrologicznej, co zwiększy bezpieczeństwo przeciwpowodziowe odwadnianych terenów (pkt 1.3.10. sentencji decyzji).

System odwadniania i podczyszczania ścieków związany z przedmiotowym przedsięwzięciem wymaga regularnych przeglądów oraz konserwacji, dzięki czemu zachowana zostanie jego wysoka efektywność (pkt 1.2.26. sentencji decyzji).

W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan środowiska gruntowo – wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt. 2.3. sentencji decyzji, w tym w zakresie kontroli gospodarki ściekowej, polegającej m. in. na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych. Natomiast w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwdziałających zanieczyszczeniom wód powierzchniowych nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4.2., 4.2.3. sentencji decyzji). Pomiary jakości podczyszczonych wód opadowych zostaną wykonane w miejscach określonych w pkt. 4.2.3. sentencji decyzji.

Podczas budowy przedmiotowej inwestycji będą generowane odpady w wyniku prowadzenia prac rozbiórkowo-przygotowawczych oraz na etapie właściwej budowy projektowanej drogi. Etap pierwszy polegać będzie na rozbiórce istniejących obiektów (zabudowań) i elementów zagospodarowania terenu, urządzeń i instalacji nadziemnych i podziemnych znajdujących się w kolizji z projektowaną drogą, gospodarowaniu zielenią (wycince drzew i krzewów), oczyszczeniu i przygotowaniu terenu. Na tym etapie odpady będą powstawać wzdłuż realizowanego odcinka drogi oraz w zapleczu socjalnym i zapleczu technicznym placu budowy.

Odpady, powstające w tej fazie prac, zaliczane będą, zgodnie z katalogiem odpadów do następujących grup:

- odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) – grupa 17,
- odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie – grupa 20,
- odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach – grupa 15,
- odpadowa masa roślinna – z grupy 16.

Etap drugi będzie obejmował budowę projektowanej drogi. W trakcie tego etapu powstawać będą zarówno odpady związane z funkcjonowaniem maszyn budowlanych i instalacji niezbędnych do budowy drogi, resztki niewykorzystanych materiałów, jak i odpady powstałe w wyniku likwidacji zaplecza budowy i parku maszyn. Mogą również powstać odpady niebezpieczne, np. rozebrane fragmenty smołowych nawierzchni drogowych lub materiały izolacyjne zawierające azbest.

W celu realizacji wymogów odpowiedniego prowadzenia gospodarki odpadami zobowiązano Inwestora do realizacji następujących zasad postępowania z różnymi grupami odpadów. Inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, wyposażając plac budowy i zaplecze techniczno-socjalne w szczelne, zamykane i oznakowane pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (pkt 1.2.19. sentencji decyzji). Podczas realizacji inwestycji Inwestor będzie dążył do ograniczania powstawania odpadów u źródła, minimalizowania ich ilości, usuwania z miejsc powstawania oraz wykorzystywania lub unieszkodliwiania w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska (pkt 1.2.18. sentencji decyzji). Odpady niebezpieczne muszą być gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, następnie będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Jednocześnie Inwestor został zobowiązany, aby miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostało oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt 1.2.20. sentencji decyzji).

Na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), powstające w trakcie robót ziemnych będą w jak największym stopniu wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.23. sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – Inwestor ma obowiązek w miarę możliwości wykorzystywać jako ściółkę wokół nowo posadzonych drzew, krzewów i pnączy, rozdrabniać i w miarę możliwości, po zebraniu odpowiedniej ilości, przekazywać uprawnionym odbiorcom np. do kompostowania (pkt 1.2.21. sentencji decyzji).

Podczas eksploatacji drogi mogą powstać opady związane z :

- remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy np. gruz, ziemia, humus czy też elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, fragmenty zderzaków samochodowych, listew),
- funkcjonowaniem zbiorników retencyjnych, separatorów i osadników (oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni) np. szlamy z odwadniania olejów w separatorach czy też zawartość piaskowników,
- kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

W związku z powyższym ocenia się że, w wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji – oddziaływanie związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko.

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Oddziaływania te spowodować mogą czasowe pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciężkie maszyny wykonujące prace związane z budową drogi ekspresowej będą źródłem emisji dźwięków o wysokich poziomach, które mogą powodować płoszenie zwierząt i ograniczenie ich migracji. W związku z powyższym nakazano czasowe ograniczenie wykonywania prac uciążliwych akustycznie w rejonie korytarzy migracji zwierząt (pkt 1.2.1. sentencji decyzji).

Realizacja przedmiotowego zamierzenia będzie związana z koniecznością wycinki zieleni, zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnych (łąki, grunty orne, nieużytki) oraz przecięcia lokalnych powiązań ekologicznych. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania prac budowlanych na środowisko przyrodnicze rejonu inwestycji, określono możliwe miejsca lokalizacji zaplecza budowy, dróg dojazdowych oraz składowania ziemi z wykopów archeologicznych (pkt 1.2.2., 1.2.7. sentencji decyzji). Wskazano również konieczność objęcia nadzorem przyrodniczym prac archeologicznych i sporządzenia projektu organizacji prac i placu budowy, z uwzględnieniem odpowiednich zabezpieczeń oraz zasad minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni (pkt 1.2.10.5., 1.2.10.6. sentencji decyzji).

W ramach inwestycji konieczna będzie realizacja obiektów mostowych, w tym korekta cieków, umocnienie brzegów oraz regulacja i konserwacja rowów melioracyjnych. W celu ochrony środowiska gruntowego - wodnego (miejsca bytowania ptaków, płazów i ryb) oraz zapewnienia jak najmniejszej ingerencji w ciek (korytarze migracji), zobowiązano Inwestora do prowadzenia prac w sposób ograniczający zamulenie i zanieczyszczenie wód oraz gwarantujący zachowanie panujących w rejonie inwestycji stosunków wodnych. Odpowiednie umocnienie skarp cieków wodnych ograniczy erozję powierzchniową oraz przedostawanie się do wód powierzchniowych frakcji tworzących zawiesiny. Uwzględnienie podczas prac zasad prowadzenia robót regulacyjnych, takich jak przyjęcie przy kształtowaniu nowego koryta parametrów zbliżonych do parametrów przekładanego odcinka cieku naturalnego, umożliwi uzyskanie zbliżonej do naturalnej prędkości przepływu oraz zachowanie dotychczasowych warunków gruntowo - wodnych. Powyższemu sprzyjać będzie również objęcie prac nadzorem przyrodniczym (pkt 1.2.3., 1.2.4., 1.2.10.2., 1.2.10.8. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na zwierzęta, w tym ograniczenia śmiertelności osobników poszczególnych grup zwierząt, na etapie projektu budowlanego oraz realizacji zamierzenia określono szereg warunków optymalizujących prowadzenie robót i funkcjonowanie trasy. Określono termin usunięcia roślinności (poza okresem lęgowym ptaków) i likwidacji roślinności nadbrzeżnej, warunki postępowania podczas zdjecia humusu, realizacji urządzeń podczyszczających, prowadzenia wykopów, zasypania zbiornika wodnego i terenów podmokłych. Z uwagi na fakt, iż ssaki takie jak wiewiórka, kuna leśna, nietoperze wykorzystują jako kryjówki dziuple drzew, prace związane z usunięciem roślinności Inwestor ma obowiązek przeprowadzić po uprzedniej inspekcji. Wskazano również konieczność prowadzenia bieżącej kontroli terenu oraz stworzenia warunków ucieczki dla osobników wykrytych na terenie objętym działaniami lub ewentualnego dokonania ich ewakuacji. Teren budowy nakazano zabezpieczyć przed wtargnięciem zwierząt (pkt 1.2.5.1.- 1.2.5.7. sentencji decyzji).

Celem ograniczenia przywabiania entomofauny na plac budowy i nad trasę Inwestor ma obowiązek dopilnować, aby stosowano odpowiednio dobrane oświetlenie. Ponadto wskazano konieczność obudowania lamp tak, aby uniemożliwić owadom kontakt z rozżarzoną żarówką (pkt 1.2.5.8. sentencji decyzji). Jednocześnie nakazano objąć prowadzenie powyższych prac nadzorem przyrodniczym, który kontrolując teren budowy będzie weryfikował na bieżąco poprawność prowadzenia robót, a tym samym ograniczy śmiertelność zwierząt (pkt 1.2.10.1. sentencji decyzji). Nadzór zapewni również wykonanie robót takich, jak: prace archeologiczne, prace związane z przebudową gazociągu wysokiego ciśnienia, czy też linii energetycznej, w sposób najmniej ingerujący w środowisko przyrodnicze, ograniczający straty wśród zwierząt (pkt 1.2.10.3. sentencji decyzji) oraz pozwoli zminimalizować straty w roślinności poprzez zapewnienie poprawnego wykonania zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych oraz ich pielęgnacji (pkt 1.2.10.4. sentencji decyzji). Włączenie nadzoru przyrodniczego w proces planowania umożliwi opracowanie projektu organizacji prac i placu budowy oraz szczegółowej metodyki monitoringu dostosowanego do specyficznych warunków rejonu zamierzenia (pkt 1.2.10. sentencji decyzji).

Rolą nadzoru jest także taka interwencja, która zmierzać będzie (stosowanie do potrzeb) do uzyskania właściwych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej i ochrony rezerwatowej, odpowiednio do wymogów ustawy o ochronie przyrody.

Aby nie dopuścić do utraty wartości użytkowych wierzchniej warstwy gleby określono warunki postępowania z ziemią urodzajną. Inwestor ma obowiązek wykorzystania jej do rekultywacji terenu oraz stworzenia stałej obudowy biologicznej skarp rowów, nasypów i wykopów, co przyspieszy powrót środowiska przyrodniczego do stanu równowagi (pkt 1.2.6. sentencji decyzji).

W celu zachowania na etapie realizacji inwestycji ruchu zwierząt w zdiagnozowanych korytarzach migracji wskazano konieczność realizacji w pierwszej kolejności przejść dla zwierząt. Ponadto, w celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania przejść (gwarantującego korzystanie z nich przez poszczególne grupy zwierząt), nałożono na Inwestora obowiązek właściwego doboru ich parametrów oraz odpowiedniego zagospodarowania, wyposażenia i utrzymania. Powyższe wraz z okresową kontrolą szczelności wygrodzień wykluczy możliwość kolizji ze zwierzętami (pkt 1.2.8. sentencji decyzji).

Mając na celu konieczność ochrony szaty roślinnej rejonu inwestycji oraz zapewnienie równowagi przyrodniczej po jej realizacji wskazano Inwestorowi wytyczne dotyczące prac w rejonie drzew przeznaczonych do przesadzenia lub pozostawienia. Nakazano mu również dokonać nasadzeń uzupełniających. Natomiast odpowiednia pielęgnacja roślinności przydrożnej na etapie eksploatacji inwestycji zapewni zachowanie i utrzymanie zieleni w dobrej kondycji (pkt 1.2.9. sentencji decyzji).

W pkt. 1.2.9.4. sentencji decyzji wykluczono możliwość całkowitego zniszczenia łągu olszowo-jesionowego, zdiagnozowanego w km 442+850 - 443+000 trasy. Zgodnie z założeniami likwidacja całego płatu ww. siedliska wynikałaby jedynie z czasowego zajęcia terenu w celu realizacji przebudowy i konserwacji istniejącego rowu. Analiza dokumentacji wykazała, iż w sąsiedztwie łągu zlokalizowane są tereny otwarte, które mogą zostać czasowo zajęte na potrzeby budowy. Ponadto określenie warunków realizacji przebudowy rowu, w tym zajętości terenu, nastąpi na etapie wydawania pozwolenia wodnoprawnego, które zarządca drogi zobowiązany będzie uzyskać na budowę i przebudowę urządzeń wodnych oraz na wprowadzanie ścieków do środowiska, na podstawie ustawy Prawo wodne. Powyższe nie uzasadnia całkowitego i trwałego zniszczenia przedmiotowego łągu.

Wskazano również na konieczność zaprojektowania na etapie projektu budowlanego poszczególnych instalacji i elementów drogi w sposób najmniej szkodzący zwierzętom, w tym ograniczający możliwość kolizji ze zwierzętami. Mając na uwadze ochronę fauny zobowiązano Inwestora do realizacji urządzeń odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt oraz ogrodzenia zbiorników retencyjnych. W celu minimalizacji oddziaływania pośredniego nakazano wkomponowanie zbiorników w krajobraz oraz dobór odpowiednich ich parametrów (pkt 1.3.2. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia ewentualnych kolizji ptaków z ekranami akustycznym określono dopuszczalną formę i rodzaj ww. konstrukcji. Ponadto mając na uwadze utrzymanie szlaku migracji ptactwa wzdłuż rzeki Raszynki, nakazano Inwestorowi realizację konstrukcji wymuszających podniesienie wysokości lotów zarówno nad planowaną drogą ekspresową, jak i nad biegnącą równoległe do inwestycji Aleją Krakowską (rejon rezerwatu przyrody Stawy Raszynskie). Realizacja podwójnych zabezpieczeń nie tylko ograniczy śmiertelność ptaków, lecz również zmniejszy negatywne oddziaływanie hałasu na siedliska i żerowiska ptaków (pkt 1.3.1., 1.3.2. sentencji decyzji).

Z uwagi na kategorię trasy (droga ekspresowa), jej położenie (droga wylotowa z Warszawy), oraz obecne i przewidywane natężenie ruchu samochodowego jak również konieczność zapewnienia bezpieczeństwa na drodze, w tym eliminację wypadków drogowych ze zwierzętami, nakazano Inwestorowi odpowiednie wygrodenie trasy. W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania wygrodzień określono wytyczne dotyczące ich wysokości, średnicy oczek siatki oraz rozmieszczenia. Nakazano również odpowiednią konserwację ogrodzeń na etapie eksploatacji (pkt 1.3.5., 1.3.6., 1.2.10.8. sentencji decyzji).

Zgodnie z danymi dostarczonymi przez Nadleśnictwa Chojnów oraz Grójec, a także przez Polski Związek Łowiecki oraz Mazowiecki Zespół Parków Krajobrazowych w rejonie inwestycji stwierdzono występowanie: łośi, dzików, saren, zajęcy, lisów, bobrów i płazów. W raporcie zostały natomiast przedstawione szlaki migracji ww. zwierząt. W celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracji zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie oraz zniwelowania prognozowanego barierowego oddziaływania planowanej drogi na populację i zróżnicowanie genetyczne zwierząt dziko żyjących, Inwestor został zobowiązany do wyposażenia drogi w bezkolizyjne przejścia usytuowane na przecięciach szlaków migracji zwierząt z trasą wymienione w pkt. 1.3.3. sentencji decyzji. Wykonanie ww. obiektów zapewni utrzymanie lokalnej i ponadlokalnej migracji zwierząt, a tym samym różnorodności biologicznej.

Jednym z głównych szlaków migracji zwierząt dużych i średnich jest szlak przebiegający przez Las Sękociński. Powyższy kompleks przecina zarówno droga ekspresowa nr 8 jak i droga krajowa nr 7, która będzie przebudowywana do skrzyżowania w miejscowości Magdalenka. Na odcinku S-8 zaproponowano budowę przejścia dla zwierząt średnich, które w powiązaniu z ogrodzeniem naprowadzająco-ochronnym ma zapewnić możliwość bezpiecznego przekraczania ww. drogi przez zwierzęta. Zwierzęta te migrują dalej w kierunku wschodnim poprzez istniejącą drogę krajową Nr 7 na odcinku od wspomnianego wyżej istniejącego w miejscowości Magdalenka skrzyżowania z drogą wojewódzką 721 do granicy lasu, gdzie zaczyna się zabudowa miejscowości Łazy. Zgodnie z zapisami raportu po realizacji inwestycji, z uwagi na wygrodenie odcinka gdzie nastąpi przebudowa DK 7, spodziewać się można zwiększonej migracji zwierząt na odcinku DK7 położonym już poza granicą inwestycji, a co za tym idzie wzrostu liczby kolizji ze zwierzętami. Nawet oddanie do użytku nowego przebiegu S-7 (gdzie zaprojektowano w rejonie mc. Antoninów wykonanie przejścia dla średnich zwierząt o wysokości 3 m), nie spowoduje, że zwierzęta będą mogły z wysokim prawdopodobieństwem sukcesu przekroczyć ww. drogę (mimo, iż planowana w nowym przebiegu droga ekspresowa S7 przejmie znaczną część ruchu z istniejącej drogi krajowej nr 7). Budowa przejścia w poprzek DK7 będzie elementem korzystnym do zachowania spójności przedmiotowego korytarza lokalnego związanego z Lasem Sękocińskim oraz zapewni funkcjonowanie pozostałych obiektów mostowych planowanych do realizacji na drogach równoległych (pkt 1.3.3. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia zmian lokalnych warunków siedliskowych w dolinach rzek oraz utrzymania przez nie funkcji korytarza migracji wskazano konieczność odpowiedniego zaprojektowania obiektów przechodzących przez nie. Określono również optymalne wymiary przejść, w tym zalecenia do ich zagospodarowania.

Wpływ na ewentualne utrzymanie szlaków migracji będą miały również projektowane drogi sąsiadujące z inwestycją. W związku z czym wskazano konieczność ich realizacji (na odcinkach położonych na wysokości planowanych przejść dla zwierząt), w sposób umożliwiający przekraczanie ww. dróg przez wszystkie zwierzęta (tzw. przejścia po powierzchni drogi), a w przypadku niemożności zaprojektowania niwelety drogi na równi z terenem otaczającym, rozważenia na etapie projektu budowlanego możliwości realizacji dodatkowych zabezpieczeń. Powyższe zagwarantuje wykorzystywanie przejść przez poszczególne grupy zwierząt. W przypadku realizacji przejść zespolonych z ciekim ewentualne regulacje, zmiany przebiegu i umocnienia skarp będą w miarę możliwości wykonane z wykorzystaniem np. geosyntetyków pokrytych gruntem, narzutów kamiennych, faszyn lub kruszyw naturalnych – w celu zapewnienia warunków przyjaznych dla zwierząt (pkt 1.3.3., 1.3.4. sentencji decyzji).

W celu zrekompensowania strat w środowisku roślinnym w otoczeniu drogi oraz celem stworzenia bariery izolacyjnej między drogą, a otoczeniem nakazano wykonanie uzupełniających nasadzeń z drzew i krzewów w formie nasadzeń rzędowych oraz nasadzeń grupowych. Wprowadzenie nasadzeń izolacyjnych sprzyjać będzie ograniczeniu zanieczyszczeń powietrza i gleby oraz chronić przed hałasem drogowym. Zaprojektowanie odpowiedniej zieleni na przejściach oraz roślinności naprowadzającej pozwoli „wtopić” konstrukcje przejść w krajobraz oraz umożliwi korzystanie z przejść zarówno przez większe, jak i małe ssaki.

Mając na względzie konieczność rekompensaty strat w roślinności leśnej nakazano również dokonać zalesienia na terenie przylegającym do Lasu Sękocińskiego. Projektowane nasadzenia sprzyjać będą utrzymaniu właściwego stanu siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych. Rezygnacja z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków, ograniczy ilość zderzeń ptaków z pojazdami (pkt 1.3.7. sentencji decyzji).

Monitoring przejść dla zwierząt ma na celu ocenę i potwierdzenie skuteczności ekologicznej poczynionych założeń i zastosowanych działań minimalizujących barierowe oddziaływanie na faunę przedmiotowej inwestycji (pkt 2.1. i 2.2. sentencji decyzji).

Wykonanie analizy porealizacyjnej umożliwi natomiast weryfikację przyjętych na etapie oceny założeń oraz podjętych na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych (pkt 4.1. sentencji decyzji).

W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji organ odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, powodującego istotny wzrost istniejących na tym obszarze uciążliwości,
- nie istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia.

Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Gminy Michałowice, Urzędzie Gminy Raszyn, Urzędzie Gminy Nadarzyn, Siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy ooś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Gminy Michałowice, Urzędzie Gminy Raszyn, Urzędzie Gminy Nadarzyn, Siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie

W przewidzianym do tego 21-dniowym terminie, tj. w okresie od 1 marca 2011 r. do 21 marca 2011 r. do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli:

1. Pan Aleksander Mamak – Stowarzyszenie „Przyjazna Droga 721”,
2. Pan Andrzej Rzewnicki.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Pan Aleksander Mamak – Stowarzyszenie „Przyjazna Droga 721” (wniosek przesłany e-mailem w dniu 27 grudnia 2011 r. oraz pocztą)	
1.1.	Brak jednoznacznego określenia miejsca połączenia DK7 i DW721 (nowe przebiegi).	Uwaga bezzasadna. W dniu 20 kwietnia 2009 r. pomiędzy GDDKiA, a Województwem Mazowieckim (domyślnie MZDW), przy udziale Wojewody Mazowieckiego zostało podpisane porozumienie, które określa m.in. prawa i obowiązki stron przy realizacji węzła drogowego umożliwiającego połączenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 z drogą krajową nr 7. Zgodnie z zapisami tego dokumentu po stronie MZDW leży przygotowanie dokumentacji i uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych, natomiast GDDKiA sfinansuje bądź wybuduje węzeł drogowy, po uzyskaniu ZRID przez zarządcę drogi wojewódzkiej. Ponadto zgodnie z § 3 pkt 4 porozumienia, do czasu ustalenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721, budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea-Wolica wraz z łącznikiem z drogą krajową nr 7 GDDKiA będzie realizowała wg posiadanego projektu. Dodatkowo organ informuje, że Inwestor złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kompletem wymaganych załączników. W toku prowadzonego postępowania ustalono, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
1.2.	Brak opisów jak będzie wyglądało oddziaływanie na środowisko po realizacji	Uwaga bezzasadna. Kwestia podnoszona we wniosku nie dotyczy

	<p>każdego z dwóch wariantów (wariantu I lub II dla DW 721) (np. oddziaływanie na ul. Braci Leśnej) i brak jednoznacznego określenia, który z wariantów powinien być realizowany z jak najmniejszą szkodą dla środowiska.</p>	<p>planowanego przedsięwzięcia.</p> <p>Ponadto organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.</p> <p>We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące wariantowania przedsięwzięcia (w tym uzasadnienia wyboru wariantu preferowanego przez wnioskodawcę).</p>
1.3.	<p>Brak konieczności natychmiastowej realizacji węzła „Raszyn” przy ww. inwestycji w celu połączenia nowych przebiegów dróg, chociaż istnieje taka konieczność dla istniejących już dróg będących w zarządzie GDDKiA, gdyż i tak łączy on łącznik DK7 oraz ruchliwą aleję Krakowską w kierunku Raszyna – nawet bez decyzji ZRID dla nowego przebiegu DW721 (podobnie jak przy Węźle Salomea – bez decyzji ZRID dla ul. Nowolazurowej lub węzła „Lesznowola” przy budowie S7).</p>	<p>Odpowiedź jak w pkt 1.1.</p>
1.4.	<p>Brak informacji o realizacji ww. przedsięwzięcia dla mieszkańców Gminy Lesznowola, zgodnie z decyzją GDOŚ z dnia 31 grudnia 2010 r. oraz naruszenie art. 19 pkt 19 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. przez niepodanie do publicznej wiadomości informacji o planowanym przedsięwzięciu.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Wyjaśnienia wymaga podana przez Pana Mamaka informacja, jakoby GDOŚ w swojej decyzji wskazał, iż mieszkańcy gminy Lesznowola zostali włączeni do postępowania. W swojej decyzji GDOŚ wskazał, iż o tym czy mieszkańcy gminy Lesznowola powinni mieć prawo do uczestniczenia w postępowaniu winny przesądzić wyniki analizy oddziaływań skumulowanych.</p> <p>Z analiz oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu zawartych w przesłanej przez Inwestora dokumentacji (aneks 2) wynika, że oddziaływanie skumulowane obu inwestycji (S7/8 i DW721) nie wkracza na obszar gminy Lesznowola. W związku z powyższym mieszkańcy gminy Lesznowola nie zostali uznani przez organ za stronę postępowania i zgodnie z tym nie byli informowani o czynnościach podejmowanych przez Regionalnego Dyrektora.</p> <p>Ponadto organ stwierdza, że zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy ooś podawał wszelkie wymagane przepisami prawa informacje dotyczące prowadzonego postępowania do wiadomości publicznej.</p>
2.	Pan Andrzej Rzewnicki (pismo z dnia 21 grudnia 2011 r.)	
2.1.	<p>Uwaga, że w aneksie nr 2 do raportu nie uwzględniono sugestii dotyczących niezgodnego z celem zadania budowy drogi dojazdowej do CH Maximus, jak również uwag odnoszących się do tego dojazdu, czy lasu wydmorego zawartych w piśmie wnoszącego z dnia 20 maja 2011 r.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.</p> <p>Z posiadanych przez organ informacji wynika, że</p>

		<p>tego typu inwestycja (droga krajowa) musi zapewnić powiązanie rozpatrywanego ciągu komunikacyjnego z ważniejszymi drogami poprzecznymi występującymi na terenie, przez który jest on prowadzony. W ramach planowanej inwestycji zachodzi więc konieczność właściwego powiązania trasy S8 z DW721 oraz jej zakładanym przedłużeniem w kierunku autostrady A2. Omawiany projekt S8 zakłada wytworzenie w miejscu istniejącego skrzyżowania z DW 721 węzła „Paszków”. Węzeł ten obejmuje przyległe odcinki ww. dróg poprzecznych w niezbędnym zakresie wynikającym m.in. z przyjętych rozwiązań podłączenia w odpowiedniej odległości dróg dojazdowych równoległych do obu przecinających się ciągów, obsługi przyległego zagospodarowania, przeprowadzonych uzgodnień z władzami samorządowymi.</p>
2.2.	<p>Węzeł „Paszków” powinien być rozpatrywany przy inwestycji drogi wojewódzkiej, tym bardziej, że droga ta powinna przebiegać za rzeką Utratą, gdzie jest wolny teren.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która uwzględniała węzeł „Paszków”. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że konieczne jest powiązanie trasy S8 z drogą wojewódzką 721 oraz jej zakładanym przedłużeniem w kierunku realizowanej autostrady A2 w postaci tzw. „Paszkowianki”. Omawiany projekt drogi S8 zakłada wytworzenie w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą 721 węzła „Paszków”. Węzeł ten obejmuje przyległe odcinki ww. dróg poprzecznych w niezbędnym zakresie. Ze względu na wyprzedzającą realizację trasy S8 w stosunku do przewidywanej rozbudowy drogi 721 została wykluczona możliwość jej realizacji bez węzła „Paszków”.</p>
2.3.	<p>Uwaga, że stwierdzenie zawarte w rozdziale 2 aneksu 2 do raportu o oś „w chwili obecnej migracja w kierunku północy jest zablokowana przez zabudowę miejscowości Paszków oraz CH Maximus „ jest niezgodne z prawdą. Zdaniem wnoszącego są całe przestrzenie wolne przy drodze Paszkowiance i powinny być pozostawione dla migracji między lasami na północy, a południu.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. W ramach oceny dokonano szczegółowej analizy stanu faktycznego, w tym zdjęć satelitarnych oraz założeń planistycznych terenów zlokalizowanych w rejonie zamierzenia. Zdiagnozowano szlaki migracji, jak również zaproponowano optymalne rozwiązania mające na celu ich utrzymanie (pkt. 1.3.3., 1.3.4. sentencji decyzji).</p>
2.4.	<p>Od strony lasu przy DW721 należałoby wykonać podziemne przejście dla zwierząt jako dojście do wodopoju.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W pkt. 1.3.3. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania przejść dla zwierząt w celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracyjnych zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie oraz zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi.</p>

		Lokalizacja przejść dla zwierząt została opracowana na podstawie oceny behawioru danej grupy zwierząt, która będzie z niego korzystała. Organ nie uznał zatem za zasadne wykonywanie przejścia, o którym mowa we wniosku.
2.5.	W aneksie 2 nie dokonano analizy dot. możliwości zachowania połączeń przyrodniczych, zasadności realizacji części inwestycji Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, zasadności realizacji węzła „Paszków” i możliwości zapewnienia innych powiązań ciągu komunikacyjnego z drogami poprzecznymi, o której mowa w wezwaniu RDOŚ.	Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
2.6.	Tak jak zrezygnowano z węzła „Magdalenka” tak należy zrezygnować z węzła „Paszków”, pozostawiając skrzyżowanie, które może być inaczej rozwiązane w projekcie drogi Paszkowianki, która powinna przebiegać po drugiej stronie rzeki Utraty, zachowując środowisko i nie przyczyniając się do jego degradacji.	Odpowiedź jak w pkt 2.2.
2.7.	Opracowanie jest wykonane nierzetelnie.	Uwaga bezzasadna. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
2.8.	Powinna zostać wybrana koncepcja wariantowa, która nie pozwoli na degradację środowiska.	Uwaga uwzględniona. Organ stoi na stanowisku, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej decyzji, nie wpłynie znacząco negatywnie na stan środowiska.

Poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” wyznaczono również siedmiodniowy termin dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W trakcie jego trwania, w dniu 13 stycznia 2012 r., do organu wpłynął e-mail Pana Aleksandra Mamaka (Stowarzyszenie „Przyjazna droga 721”).

W swoim piśmie Pan Mamak zawniósł o wyłączenie z decyzji środowiskowej fragmentu drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła „Janki Małe” do węzła „Paszków” oraz łącznika do DK7 na odcinku od węzła „Janki Małe” do skrzyżowania z drogą DW 721 w miejscowości Sękocin Las do czasu wydania decyzji dla DW721. Zdaniem wnioskodawcy powyższe wyłączenie pozwoli w terminie późniejszym w sposób skoordynowany połączyć bezkolizyjnie te dwie drogi w węzłach „Raszyn” oraz „Paszków” i dostosować je do planowanej sieci drogowej. Takie rozwiązanie pozwoli jednocześnie zbudować obejście Raszyna łączące węzeł „Opacz” i węzeł „Janki Małe”, które pozwoli na pełne skomunikowanie drogi krajowej S8 z systemem obwodnicowym Warszawy (POW).

Dodatkowo Pan Mamak zwraca uwagę, że jeśli jego wniosek nie będzie mógł być uwzględniony to wnioskuje o konieczne zaprojektowanie i wybudowanie bezkolizyjnego węzła „Raszyn” łączącego DK7 i DW721 (przebieg drogi wg preferowanego wariantu 1) zgodnie z planami przestrzennymi gmin Raszyn i Lesznowola, aneksem nr 2 do raportu przygotowanym przez firmę EKKOM, raportem dla DW721 przygotowanym przez firmę Ayesa, stanowiskiem Rady Sołectwa Magdalenka oraz procedowanym wnioskiem MZDW.

W odpowiedzi na ww. wniosek informuje się, że organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która przedstawiała zakres przedsięwzięcia uwzględniający

odcinki drogi opisane w piśmie Pana Mamaka. Na jej podstawie organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił środowiskowe warunki jego realizacji. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia i jego zakresie. Odnosząc się do drugiej części wniosku informuje się, że porozumienie z kwietnia 2009 r. zawarte pomiędzy GDDKiA, MZDW przy udziale Wojewody Mazowieckiego określa m.in. prawa i obowiązki stron przy realizacji węzła umożliwiającego połączenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 z drogą krajową nr 7. Zgodnie z zapisami tego dokumentu po stronie MZDW leży przygotowanie dokumentacji i uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych, natomiast GDDKiA sfinansuje bądź wybuduje węzeł drogowy, po uzyskaniu ZRID przez zarządcę drogi wojewódzkiej. Ponadto zgodnie z §3 pkt 4 porozumienia, do czasu ustalenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721, budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea-Wolica wraz z łącznikiem z drogą krajową nr 7 GDDKiA będzie realizowała wg posiadanego projektu.

Ponadto poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożył Pan Aleksander Mamak (Stowarzyszenie „Przyjazna droga 721”) pismem z dnia 29 kwietnia 2011 r. (przesłanym pocztą i e-mailem w dniu 29 kwietnia 2011 r.) oraz Pan Andrzej Rzewnicki (pismem z dnia 20 maja 2011 r.).

Sposób odniesienia się do uwag i wniosków przedstawiono w poniżej tabeli.

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Pan Aleksander Mamak – Stowarzyszenie „Przyjazna Droga 721” (wniosek przesłany pocztą i e-mailem w dniu 29 grudnia 2011 r.)	
1.1.	Nieuwzględnienie gminy Lesznowola w rozdzielniku mimo wyroku sądowego i decyzji GDOŚ z dnia 31 grudnia 2011 r. nakazującego udział gminy Lesznowola w nowym procesie administracyjnym.	Uwaga bezzasadna. Wyjaśnienia wymaga podana przez Pana Mamaka informacja, jakoby GDOŚ w swojej decyzji wskazał, iż mieszkańcy gminy Lesznowola zostali włączeni do postępowania. W swojej decyzji GDOŚ wskazał, iż o tym czy mieszkańcy gminy Lesznowola powinni mieć prawo do uczestniczenia w postępowaniu winny przesądzić wyniki analizy oddziaływań skumulowanych. Z analiz oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu zawartych w przesłanej przez Inwestora dokumentacji (aneks 2) wynika, że oddziaływanie skumulowane obu inwestycji (S7/8 i DW721) nie wkracza na obszar gminy Lesznowola. W związku z powyższym mieszkańcy gminy Lesznowola nie zostali uznani przez organ za stronę postępowania i zgodnie z tym nie byli informowani o czynnościach podejmowanych przez Regionalnego Dyrektora. Ponadto Pan Mamak nie sprecyzował o jakim wyroku sądu mowa, w związku z tym organ nie może odnieść się do tej uwagi.
1.2.	Nieuwzględnienie meritum porozumienia o budowie nowego przebiegu DW721 pomiędzy GDDKiA, MZDW a Wojewodą Mazowieckim z kwietnia 2008 r.	Uwaga bezzasadna. Porozumienie pomiędzy GDDKiA, MZDW przy udziale Wojewody Mazowieckiego zostało podpisane przez strony w kwietniu 2009 r. Określa ono m.in. prawa i obowiązki stron przy realizacji węzła drogowego umożliwiającego połączenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 z drogą krajową nr 7. Zgodnie z zapisami tego dokumentu po stronie MZDW leży przygotowanie dokumentacji i uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych, natomiast GDDKiA sfinansuje bądź wybuduje węzeł drogowy, po uzyskaniu ZRID przez zarządcę drogi

		wojewódzkiej. Ponadto zgodnie z § 3 pkt 4 porozumienia, do czasu ustalenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721, budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea-Wolica wraz z łącznikiem z drogą krajową nr 7 GDDKiA będzie realizowała wg posiadanego projektu.
1.3.	Nieuwzględnienie wszczętego już postępowania administracyjnego w sprawie budowy nowego przebiegu DW721.	Uwaga bezzasadna. Inwestor złożył wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia wraz kompletem wymaganych załączników. Na tej podstawie organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił środowiskowe warunki jego realizacji.
1.4.	Nieuwzględnienie raportu ośd dla budowy nowej drogi DW721.	Przedmiotem inwestycji, odnośnie której został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jest budowa drogi krajowej, a nie budowa nowego przebiegu DW 721.
1.5.	Nieuwzględnienie porozumienia między gminami Raszyn i Lesznowola z 2002 r. dotyczącego nowej DW721 i miejsca jej wpięcia w łącznik do S8.	Uwaga bezzasadna. Przestrzeganie stosowania się Inwestora do porozumień między gminami nie jest właściwością organu i nie jest kwestią braną pod uwagę podczas postępowania prowadzącego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że porozumienie nie dotyczy budowy krajowej i nie jest wiążące dla GDDKiA.
1.6.	Nieuwzględnienie opinii (brak dołączonych pism lub wniosków) MZDW o preferowanym wariantcie DW721 i miejscu połączenia DW721 i łącznika do S8, brak również jakiegokolwiek opiniującego pisma MZDW - mimo konieczności takich uzgodnień nałożonych specustawą drogową.	Uwaga bezzasadna. Kwestie dotyczące rozwiązań technicznych i uwzględniania przez GDDKiA opinii MZDW nie są właściwością organu.
1.7.	Brak wariantowania dla odcinka węzeł „Janki” – dk 7 zakładającego skrócenie tego łącznika do miejscowości Sękocin Nowy, przy jednoczesnej niewielkiej przebudowie skrzyżowania poprzez dobudowę pasów włączeniowych i wyłączeniowych oraz poprawę bezpieczeństwa tego skrzyżowania.	Uwaga bezzasadna. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która przedstawiała koniec zakresu przedsięwzięcia w Magdalence. Na jej podstawie organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił środowiskowe warunki jego realizacji. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
1.8.	Brak wariantowania połączenia nowej DW 721.	Uwaga bezzasadna. Wariantowanie połączenia nowej DW 721 nie jest przedmiotem prowadzonego postępowania dotyczącego budowy drogi krajowej.
1.9.	Nieprawdziwy opis dotyczący węzła „Sękocin Nowy” poprzez nieprawdziwą analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowym węźle „Sękocin Nowy” („Raszyn”).	Uwaga bezzasadna. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która nie uwzględniała węzła „Sękocin Nowy”(„Raszyn”). Na tej podstawie dokonano oceny oddziaływania przedsięwzięcia na

		<p>środowisko i określono środowiskowe warunki jego realizacji.</p> <p>Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.</p>
1.10.	<p>Brak opinii Lasów Państwowych dotyczącej wpływu wariantu inwestycyjnego, rozwiązania węzła „Paszków” i skrzyżowania w Magdalence na substancję lasów Sękocińskich.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Opinia Lasów Państwowych dotycząca wariantu inwestycyjnego nie jest elementem wymaganym przez przepisy prawa. Autorzy raportu w ramach przygotowywania raportu oos wystąpili do ww. jednostki o udzielenie informacji w zakresie szlaków migracji przebiegających w rejonie objętym inwestycją.</p>
1.11.	<p>Nieuwzględnienie nowego znacznie zwiększonego oddziaływania na starą DW721 pomiędzy dwoma skrzyżowaniami inwestycji: w Sękocinie Lesie (dk7) i Paszkowie (s8). Nieprawdziwy opis dotyczący węzła „Paszków” i tzw. połączenia z Paszkowianką – brak do dnia publikacji raportu jakichkolwiek decyzji administracyjnych dotyczących budowy tej drogi, a budującej dla niej dwupoziomowy węzeł kierujący ruch na DW721, która ma kończyć się na dk7 i nie być połączona z Paszkowem. Z tego powodu węzeł „Paszków” jest zbędny.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która uwzględniała węzeł „Paszków”.</p> <p>Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.</p> <p>Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że węzeł „Paszków” zlokalizowany jest na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej S8 i istniejącej DW721 oraz drogi gminnej, w której śladzie zgodnie z planami województwa mazowieckiego ma zostać wybudowana droga wojewódzka w kierunku autostrady A2. Węzeł „Paszków” jest niezbędny również z uwagi na istniejące zagospodarowanie przyległego terenu i występujące tam natężenia ruchu.</p>
1.12.	<p>Nieuwzględnienie nowych informacji dotyczących przepływów ruchu (GPW2010) mimo możliwości takiego ich uwzględnienia.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Z posiadanych przez organ informacji wynika, że pomiar ruchu GPR 2010 jest niższy od prognozy w roku 2009, więc co za tym idzie można się spodziewać mniejszych natężeń niż te prognozowane. Dzięki temu wszelkie rozwiązania zabezpieczające (ekrany, odwodnienie) mogą okazać się skuteczniejsze niż to zostało przedstawione w raporcie.</p>
1.13.	<p>Niezgodnie z prawdą opisane konflikty społeczne oraz powody protestów np. spotkania konsultacyjny w gminie Raszyn odbyły się w 2004 r., czyli nie mogły uwzględniać wtedy nowych rozwiązań i zostać skonsultowane.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy oos i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.</p>
1.14.	<p>Błędne nazewnictwo inwestycji (powiązanie i skrzyżowanie z dk7 nie następuje w miejscowości Magdalenka tylko Sękocin Las).</p>	<p>Z posiadanych przez organ informacji wynika, że nazewnictwo zostanie uaktualnione na etapie dalszych prac projektowych.</p>
2.	Pan Andrzej Rzewnicki (pismo z dnia 20 maja 2011 r.)	
2.1.	<p>W przedmiotowym przedsięwzięciu niezgodnie z jego celem ujęto budowę drogi Paszkowianki jako dojazdowej do Centrum Handlowego Maximus.</p>	<p>Uwaga bezzasadna.</p> <p>Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która uwzględniała powiązanie trasy</p>

		<p>S8 z drogą wojewódzką 721 oraz jej zakładanym przedłużeniem w kierunku realizowanej autostrady A2 w postaci tzw. „Paszkowianki”.</p> <p>Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.</p> <p>Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że konieczne jest powiązanie trasy S8 z drogą wojewódzką 721 oraz jej zakładanym przedłużeniem w kierunku realizowanej autostrady A2 w postaci tzw. „Paszkowianki”. Omawiany projekt drogi S8 zakłada wytworzenie w miejscu istniejącego skrzyżowania z drogą 721 węzła „Paszków”. Węzeł ten obejmuje przyległe odcinki ww. dróg poprzecznych w niezbędnym zakresie. Ze względu na wyprzedzającą realizację trasy S8 w stosunku do przewidywanej rozbudowy drogi 721 została wykluczona możliwość jej realizacji bez węzła „Paszków”.</p>
2.2.	<p>Raport nie spełnia wymogu rzetelności. Brakuje w nim np. odniesienia się do przyległego obszaru drogi (na odcinku „Paszkowianki”), który należy do obszaru chronionego, a końcowy odcinek leży w tym obszarze.</p>	<p>Odpowiedź jak w pkt 1.13.</p>
2.3.	<p>Paszkowiankę należy zostawić jako drogę lokalną, a nową budować po drugiej stronie rzeki Utraty, aby zachować środowisko, w tym istniejącą faunę i florę. Projekt i budowa tej drogi powinna być realizowana w ramach zadania przedłużenia drogi wojewódzkiej 721 przez zarząd województwa mazowieckiego. W związku z powyższym zadanie to powinno być wyłączone z dokumentacji budowy drogi ekspresowej Salomea-Wolica.</p>	<p>Odpowiedź jak w pkt 2.1.</p>

We wniosku z dnia 27 stycznia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-P.2.1.d/400/12/2011 Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócono się również o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Dodatkowe wyjaśnienia ww. kwestii Wnioskodawca zawarł w piśmie z dnia 2 lutego 2012 r.

Zgodnie z przytoczonymi przez Inwestora, w jego wystąpieniach, informacjami w chwili obecnej Warszawa posiada jeden wspólny wyjazd na południe kraju. Codziennie przez teren gminy Raszyn i miejscowość Janki przejeżdżają dziesiątki tysięcy samochodów. Cały ruch samochodowy odbywa się w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Stawy Raszyńskie”. Droga pozbawiona jest obecnie bezkolizyjnych skrzyżowań oraz nowoczesnych urządzeń ochrony środowiska. Zwiększa to ryzyko wypadków komunikacyjnych, w tym śmiertelnych. Również w przypadku awarii może dojść do ogromnych szkód w środowisku, w tym w rezerwacie „Stawy Raszyńskie”. Istniejąca droga krajowa Nr 8 na wysokości planowanego przedsięwzięcia sąsiaduje z terenami o intensywnym zagospodarowaniu i przewidywanymi do dalszego rozwoju. Nie zapewnia ona właściwych warunków prowadzenia ruchu kołowego, jak i warunków bezpieczeństwa tego ruchu. Na niekorzystne ww. warunki istotny wpływ ma struktura prowadzonego ruchu, przy znacznym udziale pojazdów ciężkich. Przy obserwowanych dużych przyrostach potoków ruchu, warunki te gwałtownie się pogarszają. Powyższe przekłada się na brak bezpieczeństwa odbywającego się wzdłuż drogi ruchu rowerowego i pieszego.

Realizacja inwestycji pozwoli na stworzenie bezkolizyjnego układu komunikacyjnego pozwalającego na przejazd przez Warszawę, wyprowadzenie z niej osobowego ruchu tranzytowego w relacji północ –południe, a docelowo po wybudowaniu całego węzła warszawskiego na szybki wjazd i wyjazd z miasta. Poprawie ulegną warunki środowiskowe, w tym udrożnienie korytarzy migracyjnych dla zwierząt, poprawie ulegnie klimat akustyczny miejscowości położonych przy obecnej drodze. Skróci się również czas przejazdu samochodów ciężarowych (TIR), a w przypadku awarii (wypadek z udziałem pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi) zmniejszy się ryzyko narażenia np. na skażenie wód gruntowych.

Podjęcie natychmiastowych działań naprawczych w ramach budowy nowej drogi krajowej stworzy właściwe warunki ruchu dla wszystkich potencjalnych użytkowników drogi oraz ograniczy uciążliwość ciągu komunikacyjnego.

Ponadto, Inwestor jest odpowiedzialny za wdrażanie polityki państwa w zakresie transportu. Realizacja przedmiotowej inwestycji jest jednym z priorytetów wymienionych w Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015 – załącznik nr 1. Wpisuje się również w Strategię Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 – Priorytet II. W Strategii przyjęto, że: „w transporcie drogowym zapewniona zostanie przede wszystkim ciągłość ruchu pomiędzy głównymi ośrodkami na trasach tranzytowych poprzez budowę spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, w szczególności w ramach systemu TEN-T, a także modernizacja i poprawa parametrów eksploatacyjnych sieci dróg stanowiących połączenie z tym systemem”. Budowa przedmiotowej drogi na ww. odcinku jest działaniem służącym realizacji tej polityki, m. in. poprzez podejmowanie działań mających na celu usunięcie niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, a tym samym zapewnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

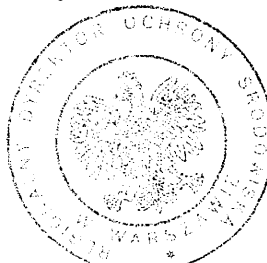
Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. W opinii organu nowe zorganizowanie i usprawnienie układu komunikacyjnego w rejonie południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej wraz ze zwiększeniem bezpieczeństwa użytkowników tej drogi oraz zapewnieniem nowych rozwiązań chroniących środowisko, w tym życie i zdrowie mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją uzasadnia interes społeczny. Spełnieniem tego interesu jest również efektywne zabezpieczenie wartości przyrodniczych rezerwatu „Stawy Raszyńskie”. Natomiast sprawne i możliwie szybkie zrealizowanie planowanego przedsięwzięcia, w sytuacji konieczności funkcjonalnego powiązania go z innymi ważnymi ciągami komunikacyjnymi służy realizacji ważnego interesu strony. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o oś. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś. Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.



Załączniki:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Pan Stanisław Dmochowski
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa,
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 06 lutego 2012 r.

WOOS-II.4200.13.2011.MW

Załącznik do decyzji

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S-8 od rejonu węzła „Opacz” na terenie gminy Michałowice (z wyłączeniem tego węzła) do węzła „Paszków” i powiązania z drogą krajową Nr 7 do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 721 w miejscowości Magdalena (wraz z węzłem „Paszków” i ww. skrzyżowaniem), zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na budowie drogi ekspresowej S8 Salomea – Wolica na odcinku: węzeł „Opacz” (z wyłączeniem węzła) - „Janki Małe” - węzeł „Paszków” (z węzłem) wraz z powiązaniem z drogą krajową nr 7 na odcinku „Janki Małe” - Magdalena.

Projektowany odcinek drogi położony będzie w województwie mazowieckim, w powiecie przuskowskim, w następujących gminach: Michałowice, Raszyn, Nadarzyn.

Istniejące obecnie drogi krajowe nr 7 i nr 8 są jedynymi z najistotniejszych elementów sieci drogowej regionu i stanowią fragment paneuropejskiego korytarza transportowego (TEN-T). Obciążone są w znacznej części ruchem tranzytowym, który aktualnie przebiega przez miasto Warszawa oraz mniejsze miejscowości, takie jak: Raszyn, Janki, Tarczyn, stanowiąc przyczynę uciążliwości zarówno dla uczestników ruchu, jak i mieszkańców.

Projektowany układ drogowy ominie centra większych miejscowości, a poprzez dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej usprawni ruch i przyczyni się do poprawy jego bezpieczeństwa. Układ ten, ma stanowić dogodny ciąg komunikacyjny głównie dla ruchu tranzytowego. Powiązanie z istniejącą siecią drogową odbywać się będzie w węzłach, a obsługa ruchu lokalnego zostanie zapewniona przez szereg dróg dojazdowych.

Odcinek Opacz - Wolica stanowi pozamiejski fragment trasy Salomea - Wolica, stanowiącej część większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa układu dróg ekspresowych oraz wylotowych wokół Warszawy.

Analizowany odcinek trasy zaczynać się będzie tuż za węzłem „Opacz”, zlokalizowanym w ciągu planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy (S2).

Omawiany odcinek składać się będzie z następujących części stanowiących łącznie całość funkcjonalną:

- nowej drogi ekspresowej S8 (wspólny odcinek obu dróg) na odcinku Opacz – Janki Małe, od km proj. 0+715 do km proj. 6+020, tj. od projektowanego węzła „Opacz” do projektowanego węzła „Janki Małe” na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 8 (ul. Mszczonowską),
- dostosowanego do parametrów drogi ekspresowej fragmentu istniejącej drogi krajowej nr 8 (ul. Mszczonowskiej) na odcinku Paszków – Wolica – Janki Małe ok. km istn. 441+641 do km istn. 445+650 (do km proj. 6+020), tj. od końca projektowanego węzła Paszków na przecięciu z istniejącą drogą nr 721 Paszków-Piaseczno do projektowanego węzła „Janki Małe”,
- nowej drogi klasy GP na odcinku Janki Małe – Sękocin Stary, od km proj. 6+010 do km proj. 7+800, tj.

- od projektowanego węzła „Janki Małe” do włączenia w istniejący ślad drogi krajowej nr 7 w Sękocinie Starym (Al. Krakowska),
- przebudowanej drogi krajowej nr 7 do parametrów GP od miejscowości Sękocin Stary (ok. km 7+800) do skrzyżowania w Magdalence.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Podstawowe dane techniczne drogi ekspresowej Salomea-Wolica, odcinek pozamiejski są następujące:

- klasa drogi: S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa: $V_p = 100$ km/h,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- kategoria ruchu: KR6,
- łuki poziome: min. $R=600$ m (pochylenie poprzeczne: 7%),
- pochylenie skarp drogowych: 1:3 lub 1:1,5,
- pochylenie skarp rowów trójkątnych: skarpa wewnętrzna 1:3, zewnętrzna 1:5,
- pochylenie skarp rowów trapezowych: 1:1,5,
- minimalna szerokość dna rowu trapezowego: 0,40 m,
- skrajnia pionowa: 4,70 m.
- przekrój normalny: dwupasowy lub trzypasowy (w zależności od odcinka drogi), o parametrach:
 - pasy ruchu: 2 x 2 x 3,5 m,
 - pas dzielący: 4 m,
 - pasy awaryjne: 2 x 2,5 m,
 - opaska wewnętrzna: 2 x 0,5 m,
 - pobocza gruntowe: 2 x 1,25 m (3 m w miejscach ekranów akustycznych)

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie zasadniczych robót budowlanych, takich jak:

- budowa nowych, asfaltowych nawierzchni drogowych oraz przebudowa nawierzchni istniejących,
- budowa węzła : „Sokołowska” w km 3+814, z istniejącą drogą powiatową Janki-Komorów (ul. Sokołowska),
- budowa węzła „Janki Małe” w km 6+020, na przecięciu nowej trasy drogowej z istniejącą DK nr 8 (ul. Mszczonowską),
- budowa skrzyżowania w jednym poziomie w km 8+886, na przecięciu nowej trasy drogowej nr 7 z istniejącą drogą nr 721 Paszków-Piaseczno (ul. Słoneczną),
- budowa węzła „Paszków” w km 442+191, na przecięciu nowej trasy drogowej S8 z istniejącą drogą nr 721 Paszków - Piaseczno oraz jej planowanym przedłużeniem w kierunku Pruszkowa po śladzie istniejącej drogi gminnej Paszków - Strzeniówka (zwanym Paszkowianką),
- budowa nowych obiektów inżynierskich np. obiektów mostowych (wiadukty, mosty), kładek dla pieszych,
- budowa równoległych dróg dojazdowych (gospodarczych) o jezdni z betonu asfaltowego,
- budowa systemu odwodnienia drogi,
- przebudowa sieci infrastrukturalnych,
- budowa urządzeń ochrony środowiska.

W ramach budowy nowej trasy ekspresowej przewiduje się również wykonanie m.in. urządzeń oświetlenia drogowego, gazociągów, wodociągów, kanalizacji sanitarnej, linii telefonicznych (kablowych) i linii elektroenergetycznych (napowietrzne i kablowe).

Planowany system odwodnienia drogi będzie obejmował:

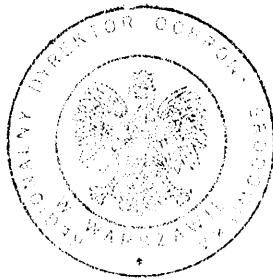
- kanalizację deszczową,
- pobocza trawiaste,
- wewnętrzne skarpy trawiaste,
- przydrożne rowy trawiaste,
- osadniki na dnie studzienek ściekowych (wpustowych),
- zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), zainstalowane na rowach przydrożnych lub kanalizacji deszczowej,
- separatory koalescencyjne,

- przelewy burzowe,
- zastawki awaryjne.

Na odcinkach poza granicami m.st. Warszawy (od węzła „Opacz”) odwodnienie projektowanej drogi ekspresowej zaprojektowano głównie za pomocą kanalizacji deszczowej. Niektóre odcinki dróg głównych np. DK nr 7 od km 6+350 do km 6+820 i drogi S8 od km 442+750 do km 443+600 będą odwadniane powierzchniowo, poprzez odprowadzanie ścieków opadowych przez krawężń jezdni do trawiastych rowów przydrożnych, zaprojektowanych po obu stronach drogi. Powierzchniowo do rowów przydrożnych będą odwadniane drogi lokalne krzyżujące się z drogą główną, część południowa drogi wojewódzkiej nr 721 w Paszkowie oraz drogi gospodarcze przebiegające obok dróg głównych.

Kanalizacja deszczowa zostanie zastosowana na następujących odcinkach:

- ok km 2+000 do km 2+700 w dolinie rzek Raszynki ze względu na bliskie sąsiedztwo stawów Raszyńskich,
- ok km 2+800 do km 3+400 w rejonie stawów w Michałowicach,
- ok km 3+300 do km 4+000 w rejonie ujęcia wód w Puławach,
- ok km 8+100 do km 9+300 ze względu na bardzo wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych,
- ok km 441+650 do km 442+500 (drogi ekspresowej S8) ze względu na bliskie sąsiedztwo stawów i ujęcia wód Gospodarstwa PGR Walendów,
- na wszystkich obiektach mostowych.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska